

# **REGISTRERING AV SKIP ETTER RUSSISK RETT**

Kandidatnr: ikke tildelt på nåværende tidspunkt

Veileder: Louis Skyner

Leveringsfrist: 25. april 2005

Til sammen 17.990 ord

18. januar 2005



## **Innholdsfortegnelse**

<b><u>1</u></b>	<b><u>INNLEDNING</u></b>	<b><u>1</u></b>
<b>1.1</b>	<b>EMNET OG AVGRENSNINGER</b>	<b>1</b>
<b>1.2</b>	<b>KORT OM RUSSLANDS RETTSSYSTEM</b>	<b>2</b>
1.2.1	KILDENE OG DEN RUSSISKE JURIDISKE METODE.	2
1.2.2	TILNÆRMINGSMETODEN	6
<b>1.3</b>	<b>DEN VIDERE FREMSTILLING</b>	<b>7</b>
<b><u>2</u></b>	<b><u>SKIPSREGISTRERINGENS BEGREPER OG FOLKERETTSLIG FORANKRING</u></b>	<b><u>8</u></b>
<b>2.1</b>	<b>INTRODUKSJON</b>	<b>8</b>
<b>2.2</b>	<b>NASJONALITET</b>	<b>8</b>
2.2.1	FOLKERETTSLIG FORBUD MOT DOBBEL NASJONALITET	10
<b>2.3</b>	<b>FLAGG</b>	<b>11</b>
<b>2.4</b>	<b>REGISTRERING</b>	<b>11</b>
2.4.1	REGISTRERINGENS FORMÅL OG BETYDNING	12
2.4.2	VERDENS SKIPSREGISTRE	12
2.4.3	DOKUMENTER	13
<b><u>3</u></b>	<b><u>REGISTRERINGSSYSTEM FOR SKIP I DEN RUSSISKE FØDERASJONEN</u></b>	<b><u>15</u></b>
<b>3.1</b>	<b>INTRODUKSJON</b>	<b>15</b>
<b>3.2</b>	<b>DEN LEGISLATIVE BAKGRUNN FOR DEN ORDINÆRE SKIPSREGISTRERINGEN</b>	<b>16</b>
<b>3.3</b>	<b>NÆRMERE OM VALGT ORDNING FOR RETTIGHETSREGISTRERINGEN</b>	<b>19</b>
<b>3.4</b>	<b>HVA SKAL REGISTRERES?</b>	<b>22</b>
3.4.1	SKIPET SOM REGISTRERINGSOBJEKT	23
3.4.2	EIENDOMSRETTE TIL ET SKIP	28
3.4.3	PANTERETTE I SKIP	32
3.4.4	NÅR KAN SKIPET ANSEES SOM RUSSISK?	34
<b><u>4</u></b>	<b><u>VILKÅRENE FOR SKIPSREGISTRERING</u></b>	<b><u>38</u></b>

<b>4.1</b>	<b>INTRODUKSJON</b>	<b>38</b>
<b>4.2</b>	<b>TILKNYTNING TIL DEN RUSSISKE FØDERASJONEN</b>	<b>38</b>
<b>4.3</b>	<b>FORBUDET MOT DOBBELT REGISTRERING</b>	<b>39</b>
<b>4.4</b>	<b>DET OFFENTLIGE SKIPSREGISTER OG SKIPSBOK</b>	<b>40</b>
<b>4.5</b>	<b>BAREBOAT REGISTRERING</b>	<b>42</b>
4.5.1	BAREBOAT-CERTEPARTI	43
4.5.2	DET RUSSISKE BAREBOAT-REGISTRERINGSINSTITUTTET	44
4.5.3	BETINGELSENE FOR BAREBOAT-REGISTRERING	45
4.5.4	DEN PRAKTISKE FREMGANGSMÅTEN	49
<b>4.6</b>	<b>SKIPSBYGGINGSREGISTERET</b>	<b>50</b>
<b>4.7</b>	<b>REGISTERFØRERE</b>	<b>51</b>
<b>4.8</b>	<b>NØDVENDIG DOKUMENTASJON FOR REGISTRERING</b>	<b>52</b>
<b>4.9</b>	<b>REGISTRERTE OPPLYSNINGER</b>	<b>54</b>
<b>4.10</b>	<b>DOKUMENTASJON UTSTEDT SOM BEVIS FOR REGISTRERINGEN</b>	<b>55</b>
<b>4.11</b>	<b>PROSESSUELLE FRISTER</b>	<b>56</b>
<b>4.12</b>	<b>SLETTEELSE AV REGISTERETS OPPLYSNINGER</b>	<b>57</b>
<b>4.13</b>	<b>KOSTNADER MED REGISTRERINGEN</b>	<b>58</b>
<b>4.14</b>	<b>SANKSJONER SOM FØLGE AV SKIPET IKKE REGISTRERES</b>	<b>59</b>

## **5 ARBEIDET MOT RUSSLANDS OFFENTLIGE INTERNASJONALE SKIPSREGISTER.**

## **6 KONKLUSJON.**

## **LITTERATURLISTE**

## **VEDLEGG 1: FORKORTELSER BENYTTET I FREMSTILLINGEN**

## **VEDLEGG 2: KTM 1999 ART. 2, 7, 12, 13, 14, 15, 17, 33, 35, 38, 56**

## **VEDLEGG 3: SIVILLOVBOKEN 1994, ART. 130 OG 131.**

**VEDLEGG 4: LISTE OVER HANDELSHAVNER**

---

**VEDLEGG 5: SØKNADSSKJEMA FOR REGISTRERING AV SKIP**

---

# 1 Innledning

## 1.1 Emnet og avgrensninger

Tema for denne avhandlingen er den fremgangsmåte som i følge rettsordenen for Den russiske føderasjon gjelder når et skip skal gå i utenriks fart og skal registreres i Russland. Jeg vil klarlegge vilkår for skipsregistreringen og hvilke rettsvirkninger som er knyttet til denne.

Den russiske føderasjonen opptar et område av betydelig størrelse på verdenskartet. Dette kan delvis forklare inndelingen av russisk skipsfart i henholdsvis internasjonal og innenriks (elve-) skipsfart. Disse delene reguleres av hvert sitt regelsett.

Norge og Russland har langvarige forretningsrelasjoner, særlig på sjøfartens område. For en norsk leser vil det derfor antagelig være mest interessant å se på de russiske reglenes relasjon til den internasjonale sjøfart. Så det er i fremstillingen valgt kun å behandle de prinsipper som gjelder registrering av russiske skip som forutsettes *brukt i internasjonal handelsskipsfart*. Registrering av fiskefartøyer og av skip som seiler i russisk innenriks fart følger lignende registreringsregler, men disse inneholder også visse avvikende detaljereguleringer. Disse regelsettene faller i utgangspunktet utenfor oppgavens rammer, men vil bli benyttet til illustrasjon eller sammenligning der oppgavens tema gjør dette hensiktsmessig.

Statsskip som utelukkende brukes til offentlige formål som f.eks. orlogsfartøy, er underlagt en rekke viktige særregler og vil ikke bli behandlet i denne avhandlingen.

Russland har gjennomgått store forandringer de senere år, noe som førte til masseproduksjon av nye rettsakter på relativt kort tid og påvirket alle av landets virksomheter. Det følger av sjøfartens internasjonale karakter at disse endringene berører alle som driver maritime forretninger med Russland.

Dagens system for registreringen av rettigheter i skip i Russland er praktisk talt nytt fra grunnen av, og til grunn for ordningen ligger det en helt ny privatrettslig lovgivning. Reglene om registrering av rettigheter i fast eiendom er blant annet en slik nyvinning. Særlige panterettslige problemstillinger, herunder tvangsfullbyrdelse av fordringer, vil imidlertid ikke bli behandlet her da det vil favne for vidt.

## 1.2 Kort om Russlands rettssystem

Siden starten på 1990-tallet har Russland rettslig gjennomgått en omstilling fra økonomi basert på statens eiendom og sentralisert planlegging til markedsøkonomi med privat eiendomsrett som en forutsetning.

Overgangen til det nye økonomiske systemet har foranlediget en omfattende gjennomgang av den privatrettslige lovgivning i det nye Russland, og har blant annet resultert i introduksjon og utvikling av nytt eiendomsrettsbegrep.<sup>1</sup> Dette innebar at de frie markedskreftene nå ble satt i spill, og det ble oppstilt garantier mot det offentliges innblanding i utøvelsen av privates eiendomsrett.

### 1.2.1 Kildene og den russiske juridiske metode.

Moderne fremstillinger av norsk metodelære konsentrerer seg hovedsaklig om de ulike typer *rettskildefaktorer*.<sup>2</sup> I de russiske fremstillinger i metodelære er begrepet ”istotsjnik prava” (som tilsvarer norske ordet ”rettskilde”) sentralt. ”Rettskilde” defineres<sup>3</sup> som ”en objektiv måte å uttrykke en rett på”. Formelle rettskilder må for å bli anerkjent av den

---

<sup>1</sup> Sett hen til den generelle rettsutviklingen, er ikke eiendomsbegrepet helt nytt. Delingen mellom statlig og privat eiendom eksisterte også i tiden før sovjetunionen. For det *moderne* russiske folket presenterer likevel *privat* eiendomsrettsbegrep en nyhet. Sovjetisk rett har nemlig tatt avstand fra privat, og operert med *personlig* eiendomsrett, for å understreke at ordningen kun søkte å tjene eierens personlige interesser, og ikke danne grunnlag for inntektsbringende arbeid. (*TjR nr 4 (1997)* s. 770).

<sup>2</sup> Begrepet rettskildefaktorer er meget innarbeidet i norsk rett og omfatter ulike typer argumenter som tillegges vekt når man skal finne frem til den gjeldende rett, altså såkalte byggeklosser i rettslig argumentasjon. Se særlig *Eckhoff (2001)* kap. 1 IV. Også *Boe (1996)* benytter denne terminologien, se bokas avsnitt 12.4 og kap. 16.

<sup>3</sup> Artikkelen til A.A.Malinovskij i *Russisk juridisk leksikon* s. 404.

russiske rettsorden utgjøre en selvstendig hjemmel for en rettsregel. Det vil si at en del av de norske rettskildefaktorer formelt ikke kan være rettskilde i russisk forstand fordi de ikke alene danner selvstendig grunnlag for en regel.

I del én av den nåværende russiske sivillovboken 30.11.94 N 51-FZ (sivillovboken) finner vi oversikt over formelle rettskilder og bestemmelser om rettskildebruk.

Sivillovboken inneholder utførlige definisjoner av begreper som ”eiendomsrett”, ”juridisk person” osv – det vil si slike begreper som det i norsk rett overlates til juridisk teori å utvikle på det rent generelle plan.<sup>4</sup> Sivillovboken får dermed en slags ”lærebokfunksjon” i forhold til et samfunn som skal tilpasse seg markedsøkonomi.

Det er viktig å være klar over at den normative ”formelle” rettskildelære i Russland (der man ikke anerkjenner domstolsavgjørelser som rettskilde), i virkeligheten ikke er sammenfallende med beskrivelsen av det som faktisk skjer f.eks. i domstolene (der man rent faktisk tar hensyn til rettspraksis fra de øverste domstoler). Noe slikt skille har vi egentlig ikke i Norge – rettskildelæren er en beskrivelse av hva domstolene, særlig Høyesterett gjør, og dette forutsettes også å være - i alle fall stort sett - legitimt fra et normativt synspunkt.

I praksis anerkjenner russiske jurister at også andre faktorer enn de formelle rettskilder kan være viktige tolkningsmomenter i en lovtekst.

Sivillovboken art. 3 gir uttrykk for at dens bestemmelser i tilfelle av konflikt vil gå foran annen lovgivning.<sup>5</sup> Videre skal sivillovboken og andre formelle lover gå foran presidentforordninger. Disse vil igjen være overordnet regjeringens dekreter, som igjen går foran øvrige bestemmelser gitt av andre administrative organer. Sivillovboken art. 3 forteller imidlertid ikke hvor i hierarkiet av rettsakter den russiske føderale konstitusjon av 12.12.1993 (konstitusjonen) skal stå, men den skal stå øverst.<sup>6</sup> Konstitusjonen har for øvrig liten betydning for spørsmålene som drøftes i denne avhandlingen. Lovgivning – så vel den formelle som den gitt i administrativ form danner det viktigste grunnlaget for rettsreglene for skipsregistrering.

---

<sup>4</sup> Ofte foregår slik utvikling i samspill med rettspraksis.

<sup>5</sup> Det kan være litt underlig at sivillovboken er *lex superior* i forhold til andre lover, for den er vedtatt på samme måte som en vanlig lov. Generelt synes imidlertid russiske jurister å akseptere at lovboken har forrang.

<sup>6</sup> Artikkelen til S.A.Avakjan i *Russisk juridisk leksikon* s. 464.



Foruten de generelle rettskilder som den føderale konstitusjon og sivillovboken, finnes det spesialreguleringer for hvert av transportområdene. For internasjonal sjøfart utgjør lov om handelssjøfart 30.04.99 N81-FZ (KTM) primær rettskilde som vil bli benyttet i denne fremstillingen. Bestemmelsene i en rekke andre russiske lover er også av betydning. Av slike kan den føderale lov ”Om hypotek (panterett i fast eiendom)” 16.07.98 N 102-FZ (panteloven) nevnes.

Både konstitusjonen og sivillovboken opprettholder det gamle sovjetiske prinsipp om at regjeringen kan gi materiell privatrettslig lovgivning uten særskilt delegasjon fra Dumaen (parlamentet). Tilsvarende myndighet tildeles også det russiske statsoverhode - presidenten for Den russiske føderasjonen, jfr. konstitusjonen art. 90.

Blant transportrettens rettskilder tillegges normene vedtatt av forvaltningen en viktig rolle. Til disse regnes forordninger av Presidenten for Den russiske føderasjonen, instruksjer, normer og vedtekter for departementene og normer og vedtekter for andre relevante instanser. ”Regler for registrering av skip og rettigheter i dem i handelshavn for sjøfart”, stadfestet av transportministeriet for Den russiske føderasjonen<sup>7</sup> ved et ordre av 29. november 2000 N 145 (registreringsregler), er en slik forvaltningslov som er relevant for fremstillingen. Disse reglene utledes dog fra den formelle lovgivningen, de er gitt i medhold av kompetansebestemmelsene i KTM art. 5 nr. 2 og art. 33 nr.

Sivillovboken art. 5 gjør handelspraksis til en rettskilde. Rettsreglene for skipsregistreing er imidlertid såpass nye at det ikke er dannet grunnlag for sedvanerett ennå som ville vært aktuell for denne fremstillingen.

I følge sivillovboken art. 7 og konstitusjonen art. 15 nr. 4 er folkeretten ”en del av [det russiske] rettssystem”. Russland har skrevet under FN-konvensjonen av 1986 om skipsregistrering (Skipsregistreringskonvensjonen 1986) og ratifisert Genevekonvensjonen av 1993 om sjøpant og kontraktspant (Panterettskonvensjonen 1993), hvis prinsipper danner grunnlag for de relevante russiske regler. Den førstnevnte

---

<sup>7</sup> Heretter Mintrans (den føderale utøvende organ i forbindelse med transport).

konvensjonen har ikke trådt i kraft, og dens ikrafttrekken forventes ikke i nær fremtid.<sup>8</sup> Panterettskonvensjonen 1993 trådte i kraft i 5. september 2004.<sup>9</sup> Konvensjonens løsninger er i stor grad gjennomført i Russlands interne rett gjennom KTM 1999.

En norsk jurist er vant til å hente mye stoff til lovtolkningen fra lovens motiver. Bruk av forarbeider er typisk for skandinavisk rett.<sup>10</sup> I Russland blir ikke forarbeidene med motivuttalelser samlet systematisk og utgitt for offentligheten på samme måte som her. Hva man får vite om lovens tilblivelsesprosess beror følgelig på tilfeldigheter. Det er mulig å finne enkelte lovforslag forskjellige steder, men disse kan ikke tillegges like stor vekt som de norske forarbeidene. Å legge vekt på slike funn vil neppe karakteriseres som god juss.<sup>11</sup> Det utgis derimot såkalte kommentarer til lover, skrevet av eksperter som vanligvis er involvert under forberedelse av vedkommende lover. Disse kommentarene ”erstatte” bruken av skandinaviske forarbeider i lovtolkningsspørsmål. Dette er formelt sett teori, og ingen rettskilde, men mye teori har ganske stor betydning i praksis. Mange synspunkter som fremstilles her bygger i stor utstrekning på russisk teori, blant annet på enkelte av de nevnte kommentarutgaver.

Sivillovboken omtaler ikke rettspraksis, slik at domstolsavgjørelser tilsynelatende ikke er noen formell rettskilde. I virkeligheten vil flere anerkjente jurister nå se rettspraksis som rettskilde.<sup>12</sup> De øverste domstoler – Høyesterett og Øverste Arbitrazjdomstol<sup>13</sup> –

---

<sup>8</sup> *Coles* s. 12.

<sup>9</sup> Se dokumentet på [http://www.unctad.org/en/docs/websdtetlb20043\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/websdtetlb20043_en.pdf) s. 18.

<sup>10</sup> Se s. 600 i Resjetnikovs artikkel i *Russisk juridisk leksikon* (1999) og *Saidov* s. 188.

<sup>11</sup> Samtale med advokater S.A. Bykov 11. september og V.A. Mednikov 15. november 2004.

<sup>12</sup> *Saidov* s. 378, *Egiazarov* s. 22-31 og *Butler* s. 93f. Det finnes fremdeles mange som ikke ser domstolsavgjørelser som rettskilde, se *Kokin* s. 26.

<sup>13</sup> Øverste domstolene er overordnede i hvert sitt domstolshierarki. Høyesterett for de alminnelige domstoler (*sudy obstszej jurisdiktii*) og Høyeste Arbitrazj for arbitrazjdomstolene (*arbitrazjnye sudy*). Sistnevnte må ikke forveksles med ad hoc-baserte voldgiftsdomstoler. Avgjørelsene fra arbitrazjdomstolene kan ikke tvangsfullbyrdes i utlandet med hjemmel i 1958 New York Convention on the Recognition and Enforcement of Arbitral Awards. Muligens er det bedre å oversette arbitrazj som ”handelsdomstol”. Det ligger bl.a. under arbitrazjdomstolenes kompetanse å avgjøre ”økonomiske tvister” mellom juridiske personer. Disse saker er unndratt fra de ordinære domstolars myndighet (Se *Butler* s.167-171).

kan under det nåværende system på eget initiativ gi generelle uttalelser om lovtolkning i form av dekreter (*postanovlenija*), som er bindende instruksjoner for underordnede domstoler. De øverste instansene gir også ut informasjonsbrev (*informatsionnyje pis'ma*) der det orienteres om hvordan de ulike enkeltspørsmål i et regelkompleks er å forstå. Så vidt meg bekjent foreligger det ikke uttalelser fra domstolene som har relevans for temaet i denne fremstillingen.

### 1.2.2 Tilnærmingsmetoden

En norsk jurist vil antagelig være mest interessert i å se hvordan de russiske prinsippene for skipsregistreringen fungerer i det praktiske liv og hvordan de håndheves av domstolene. Men fordi reglene er nye og det er lite praksis å referere til, er det vanskelig å si noe konkret om dette. Fremstillingen har seg derfor hovedsakelig om de russiske lovtekster og hvordan jeg antar at de må tolkes, basert på det jeg har lært av russisk rettskildelære og på min kjennskap til rettskultur og til det russiske samfunn. Jeg støttet meg på fremstillingene til russiske teoretikere, hvis innsikt i russisk juridisk tenkning er vesentlig dypere enn min egen. Mye tyder dog på at det i Russland er en stor forskjell mellom den jus som lærebøkene foreskriver og den jus som anvendes i praksis.<sup>14</sup> Den som undersøker området i dag kan vanskelig komme særlig langt utover det teoretiske plan, blant annet fordi det per dags dato er nyregistrert få skip og det ennå ikke har versert noen tvister for domstolene som har dreid seg om problemer knyttet til registreringen av skip etter de nye lovreglene.

For å forstå hvordan regelverket fungerer i praksis måtte jeg henvende meg til kompetente personer i Russland.<sup>15</sup> Uttalelsene fra disse personer kan ikke oppfattes som noen bindende forståelse av reguleringen, men i mangel av noen andre avklaringsmomenter har jeg som regel latt meg veilede av deres fortolkninger.

---

<sup>14</sup> *TfR nr 4 (1997)* s. 776, *Egiazarov* s. 22-31, *TfR nr 5 (2000)* s. 886 og petitavsnittet under 1.2.1.

<sup>15</sup> Jeg viser til samtaler med seniorpartner i det internasjonale advokatforetaket "Jurinflot" Vladimir Aleksandrovitsj Mednikov, med den lokale assisterende havnekaptein i Murmansk handelshavn Vladimir Nikolajevitsj Avdukov, og med leder for juridisk avdeling ved Krylov Maritime Scientific Research Institute, Sergej Aleksandrovitsj Bykov.

### 1.3 Den videre fremstilling

I kapittel 2 søker jeg å avklare en del begreper som det er nødvendig å kjenne til for å forstå oppgavens tema. Jeg tar i denne forbindelsen utgangspunkt i skipsregistreringen slik denne defineres av folkeretten.

Deretter, i kapittel 3, følger det en presentasjon av den russiske modellen for skipsregistrering. Formålet her er først og fremst å vise bakgrunnen for valgt system, og fremheve noen spesielle aspekter ved russisk skipsregistrering.

Videre ser jeg i kapittel 4 nærmere på betingelsene for skipsregistrering i Russland. Jeg behandler først vilkårene for registrering i de ordinære skipsregistre, og deretter vilkårene for bareboat-registrering i Russland, og for registrering av skip under bygging til slutt. Siden Norge ikke har innført en særskilt registreringsordning for skip som sluttes på bareboat-certeparti, finner jeg det nyttig å gjøre rede for noen begreper knyttet til bareboat-registreringen, samt å behandle bakgrunnen for fremveksten av denne ordningen i Russland.

Avslutningsvis vil jeg redegjøre for arbeidet som pågår mot det planlagte russiske offentlige internasjonale skipsregisteret.

## 2 Skipsregistreringens begreper og folkerettslig forankring

### 2.1 Introduksjon

Bestemmelsene i De forente nasjoners havrettskonvensjon av 10. desember 1982 (Havrettskonvensjonen) regulerer inndeling i havområder og deres folkerettslige status. Havrettskonvensjonen slår i art. 87 fast at ”Det åpne hav er for alle stater, både kyststater og kystløse stater.”

For å unngå uorden og misbruk av retten til uhemmet bevegelse på det åpne hav oppstiller folkeretten rammeregelverk for utøvelsen av denne friheten. Det overlates til de enkelte stater å vedta de materielle reglene og å sørge for at de etterleves av de nasjonale fartøyer. Det grunnleggende prinsipp er at det kun er staten som skipet hører til som har myndighet over fartøyet på det åpne hav. Derfor må fartøy som opererer på det åpne hav ha en definert nasjonalitet.

Begrepene ”nasjonalitet”, ”flagg” og ”registrering” har ofte, men slett ikke alltid sammenfallende rettslig betydning. Disse må derfor presiseres, før jeg vil gå nærmere inn på systemet for skipsregistrering i Russland.

### 2.2 Nasjonalitet

Begrepet ”nasjonalitet” som brukes i sjøretten har noe annerledes innhold enn når det benyttes for individer. I motsetning til fast eiendom har fartøy ingen fast statlig lokalisering. Et skip forutsettes å kunne seile inn i mange ulike havner, og vil ofte befinne seg på det åpne hav, utenfor alle nasjonale landemerker. Med skipets ”nasjonalitet” siktes derfor til dets tilhørighet til en bestemt stat for at det skal kunne identifiseres for rettslige og kommersielle formål, og ikke minst for at mannskapet skal vite hvilke lands lover som regulerer deres arbeidsforhold.

Tidligere var det en fast og sikker oppfatning at skipet hadde samme nasjonalitet som dets eier.<sup>16</sup> Forholdet endret seg imidlertid i tiden etter annen verdenskrig da flere ledende sjøfartsland i vid utstrekning begynte å bruke ”bekvemmelighetsflagg”.<sup>17</sup> Under bekvemmelighetsflagg har skipet og dets eiere, foruten registreringen, så å si ingen faktisk eller rettslig tilknytning til det landet hvor skipet er registrert. Utflaggingen skjer gjerne til ”registreringsland” som Liberia og Panama og gir rederne muligheten for å drive kontrollert sjøfart uten å følge sitt eget lands regler og bestemmelser for teknisk utrustning og kommersiell drift.

Tiltagende bruk av ”åpne registre” har vært meget omdiskutert blant annet fordi den sikkerhetsmessige standarden for skip i åpne registre ofte ble betraktet å være lav. Det er spesielt sjømannsorganisasjonene fra de tradisjonelle sjøfartsland som har sett sine interesser truet. Deres bekymringer knyttet seg hovedsakelig til den tekniske og sosiale standard på slike skip. Ytterligere redegjørelse for denne debatten faller etter min mening utenfor rammene for fremstillingen, men jeg vil allikevel nevne at det fra folkerettens side ble gjort flere forsøk på å definere minimumsvilkår for at et skip skal kunne anses for å ha bestemt nasjonalitet. Flere internasjonale konvensjoner har oppstilt et krav om at registreringen kun skal skje der det eksisterer ”reell tilknytning” (”genuine link”) mellom skipet og staten.<sup>18</sup> Kravets generelle utforming gjorde at vilkåret ble tolket svært vidt. Den foreløpig siste etappe i utviklingen representerer Skipsregistreringskonvensjonen 1986, hvor man søkte å konkretisere innholdet av ”genuine link”-prinsippet.<sup>19</sup> Art. 10 sier at flaggstatens borgere må delta reelt i eierskap, drift eller bemanning av skipet. Konvensjonen har ikke trådt i kraft og kommer neppe til å gjøre det i fremtiden. Grunnen til

---

<sup>16</sup> I Frankrike ble for eksempel et fartøy på slutten av det attende århundre anerkjent å være fransk kun når det i sin helhet tilhørte franske borgere samt når tre fjerdedeler av mannskapet på skipet var franskmenn (fransk *Acte de Navigation* av 1873 ). Analogiske bestemmelser kunne spores opp i bl.a. italiensk lov om handelsflåte av 1877 og i Danmarks og Sveriges sjølover av henholdsvis 1892 og 1891. Den norske sjøloven av 1893 valgte også tilsvarende modell i § 1. (Eksempelene er hentet fra *Coles* (2002) s. 3 og fra *Kokin* (2002) s. 50).

<sup>17</sup> I dag tales det gjerne om ”åpne registre”. Disse beskrives nærmere i pkt 2.4.2.

<sup>18</sup> Vilkåret om ”genuine link” ble først introdusert i FN-konvensjonen om det frie hav 1958 art. 5 (1). Havrettskonvensjonen 1982 gjentok vilkåret i art 91 nr. 1 uten at dette anses å ha gitt det større substans.

<sup>19</sup> Skipsregistreringskonvensjonen er ikke ratifisert av noen av de viktige skipsnasjonene. Russland har undertegnet, men ikke ratifisert denne. (*Coles* s. 12).

det er at den kom i stand etter initiativ fra utviklingslandene og tar i for liten grad hensyn til de viktige handelsnasjonens interesser.<sup>20</sup>

Alle forsøk på å avklare hvorvidt det i dag gjelder et mer eller mindre strengt folkerettslig krav om reell tilknytning mellom et skip og den staten skipet har den nasjonale tilhørigheten til må antas ikke å ha vært særlig vellykkede, og ordningen med bekvemmelighetsflagg har fortsatt stor utbredelse. Trolig vil lite forandre seg i fremtiden, rett og slett fordi så mange av de store handelsnasjonene ser seg tjent med dagens ordning.<sup>21</sup>

I dag antas så mye som 70% av den russisk-kontrollerte flåte å seile under utenlandske flagg.<sup>22</sup> Min fremstilling omhandler imidlertid Russlands nasjonale registre, slik at spørsmålet om det folkerettslige kravet om det reelle tilknytning mellom skip og kontrollerende stat ikke kommer på spissen her.

### 2.2.1 Folkerettslig forbud mot dobbel nasjonalitet

Folkeretten oppstiller et forbud mot dobbeltregistrering, jfr. Havrettskonvensjonen art. 92 (2). Det innebærer at et skip kun har rett til å seile under ett lands flagg. Et skip som seiler under to eller flere staters flagg og benytter dem etter forgodtbefinnende skal behandles som om det ikke har noen nasjonalitet. Skip som ikke overholder dette forbudet, likestilles således med statsløse skip, og har – av hensyn til orden på åpent hav – absolutt ingen krav på å nyte noen form for beskyttelse oppstilt av folkeretten.<sup>23</sup>

Regelen innebærer at flaggendring kun skal være tillatt der det finner sted en reell eierskifte eller reell registreringsendring. Formålet med regelen må være å ramme uredelige flaggskifte-tilfeller, typisk der skip foretar tilfeldige flaggskifter for å unndra seg flaggstatskontroll.

---

<sup>20</sup> *Marius nr. 29 (2003)* s. 8, *Coles* s. 12 og *Falkanger og Bull* s. 29f.

<sup>21</sup> *Marius nr. 297 (2003)* s. 8.

<sup>22</sup> Tallene er hentet fra en artikkel, publisert på <http://shipbuilding.ru/rus/news/russian/2002/10/03/flag/>

<sup>23</sup> *Coles* s. 1f.

### 2.3 Flag

”Et skip har den stats nasjonalitet hvis flagg det har rett å føre”, jfr.

Havrettskonvensjonen art. 91 (1), jfr. art. 92. Skip som har en stats nasjonalitet har også plikt til å føre dets flagg. Dette gjelder også for russiske skip.

Foruten ordinær registrering av fartøy utfører Russland bareboat-registrering av skip. Russland blir dermed ”flaggstaten” (bareboat-flaggstat) i forhold til de innbefraktede skip i slike tilfeller.

Skipets flagg er kun et visuelt kjennetegn på skipets nasjonalitet. Det kan imidlertid ikke ses på som urokkelig bevis for skipets nasjonalitet.<sup>24</sup> For å fastslå skipets virkelige nasjonalitet må man i tillegg se på skipets dokumenter som bekrefter at skipet har blitt innført i en flaggstats nasjonale register.

### 2.4 Registrering

Betegnelsen registrering brukes om innføring av opplysninger om skipet i en stats offentlige registre og peker *som regel*<sup>25</sup> på nasjonaliteten til et skip. Det er grunnen til at flere internasjonale konvensjoner innen skipsfart anerkjenner registreringen i en bestemt stat som tilstrekkelig koblingsfaktor for å anse et skip å ha nasjonaliteten til denne staten.<sup>26</sup>

Alle stater setter registrering i statens skipsregister som vilkår for å tildele et skip dens nasjonalitet. Kriteriene for registrering varierer i en viss utstrekning fra stat til stat.<sup>27</sup>

---

<sup>24</sup> *Kokin* s. 52 og avsnitt 2.2.1 om situasjoner der flagg endres på uærlig vis.

<sup>25</sup> Et bareboat-registrert fartøy vil være innført i to ulike lands skipsregistre, dog kun ett av registreringslandene vil være flaggstaten til skipet, se avsnitt 2.3. Temaet behandles nærmere i avsnitt 4.5.

<sup>26</sup> Se f.eks. International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Art 3 (1) eller International Convention on Load Lines 1966, Art 4 (1).

<sup>27</sup> *Stopford* s. 432.



#### 2.4.1 Registreringens formål og betydning

Skipsregistreringen tjener to formål: ett offentligrettslig og ett privatrettslig.

Den offentligrettslige funksjonen går i korthet ut på at når skipet innføres i en stats register blir skipet og dets eier underlagt lovgivningen i denne stat. Det skal således være mulig for offentlige direktiver og eventuell påtale å nå frem til skipenes reelle eiere. På denne måten tjener registrene som ledd i den offentlige kontroll.

Når et skip er registrert i et russisk skipsregister, tildeles det retten til å føre russisk flagg. Det påligger således den russiske stat å føre statskontroll med hensyn til skipenes sjødyktighet og besetningens kvalifikasjoner. I denne forbindelse kan det også nevnes at bare rederi til et registrert skip kan nyte retten til begrensning av rederansvaret, jfr.

KTM art. 354 nr. 1.

Videre gis det adgang til å registrere opplysninger om privatrettslige rettsstiftelser i skipet. Slik rettighetsregistrering kalles skipsregistrenes privatrettslige funksjon. Den går ut på at rettsstiftelser i skipet skal være kontrollerbare, for å kunne beskyttes mot eventuelle konkurrerende rettigheter (rettsvern). Innføringen av heftelser i skipsregistrene skaper klarhet og sikkerhet med hensyn til deres eksistens, og med hensyn til deres innbyrdes prioritetsrekkefølge. Det er særlig den privatrettslige siden – rettighetsregistreringen – ved det russiske registreringssystemet som vil være av interesse for en norsk leser.<sup>28</sup>

#### 2.4.2 Verdens skipsregistre

Under utarbeidelsen av det nye registreringssystemet har man i Russland sett hen til de erfaringer som vestlige land har hatt. Det er derfor viktig å kjenne til hvorledes verdens skipsregistre har innrettet sin systematikk og tilpasset seg rettsreglene, og ut fra hvilke kriterier valget av et skipsregister treffes.

---

<sup>28</sup> Se avsnitt 3.3.

Den internasjonale skipsfartsnæringen skiller gjerne mellom tre typer skipsregistre: nasjonale registre, åpne registre og internasjonale skipsregistre (også kalt ”nasjonale annet-registre”).<sup>29</sup>

Frem til første verdenskrig kjente man ikke til annen registerform enn de nasjonale skipsregistre. Skip innført i de regulære nasjonale skipsregistre er underlagt statens alminnelige skatte-, arbeids- og næringsrettslig lovgivning. Rederiene blir følgelig behandlet på linje med andre virksomheter i landet.

Det karakteristiske for utenlandske ”åpne” registre<sup>30</sup> er at de er særlig utformet med den hensikt til å tiltrekke seg utenlandsk-kontrollerte skip. Det er typisk at registreringsstatene som tilbyr slike ordninger reklamerer med svært gunstige økonomiske og rettslige rammebetingelser. Skattenivået er lavere og kostnadene blir også langt lavere her enn i mange nasjonale registrene i store industrinasjoner med et høyt utviklet skatteregime.

Den tredje og nyeste gruppen er de internasjonale skipsregistre, også kalt ”nasjonale annet-registre”. Denne kategorien kjennetegnes ved at de registrerte skip underkaster seg stort sett statens alminnelige lovgivning for drift og sikkerhet, men med kommersielle tilpasninger som skal gjøre registrering mer attraktiv med hensyn til konkurransen fra de åpne registrene. I motsetning til fremmede registre, har de nasjonale annet-registre som hovedformål å beholde virksomheten til nasjonale rederier under nasjonalt flagg, men også skip som er helt utenlandsk eiet kan likevel tillates registrert i slike registre. Russland vurderer for tiden å opprette slikt register.<sup>31</sup>

### 2.4.3 Dokumenter

Det er konsensus blant alle ledende handelsnasjoner at alle skip skal ha en nasjonal registrering. For registreringen kreves det normalt at skipet og skipets eier er tydelig identifisert og at skipet har gyldige sikkerhetssertifikater. Før en stat innfører et skip i sitt register vil den kreve omfattende dokumentasjon. *Forut for* registreringen skal det altså bekreftes at skipet tilfredsstiller sikkerhetsbestemmelser utstedt av de nasjonale

---

<sup>29</sup> Det er mer vanlig å snakke om to typer registre: de nasjonale og de åpne registre (se *Stopford* s. 434). Inndelingen til Sæther i *Marius nr. 297 (2003)* er imidlertid mest hensiktsmessig for min oppgave. Jeg legger derfor denne til grunn.

<sup>30</sup> Se avsnitt 2.2 der vilkåret om ”genuine link” omtales.

<sup>31</sup> Se avsnitt 5.

myndigheter, og at det også har klasse i et klassifikasjonsselskap godkjent av de samme myndigheter, som for eksempel Det Norske Veritas, Lloyd's eller ABS.

For at registreringen skal kunne gjennomføres må følgelig skip sikkerhetsmessig og teknisk godkjennes fra to hold: de offentlige sjødyktighetsmyndigheter som ivaretar de offentlige interesser (vanligvis knyttet til stabilitet, sjødyktighet og mannskapets sikkerhetskrav), og de private classeselskapene som setter krav til skipenes strukturelle styrke og tekniske utrustning for å sikre de materielle verdiene knyttet til skipet.<sup>32</sup>

Her er russisk praksis forskjellig. I Russland er det institusjoner oppnevnt av det offentlige som har tatt vare *både* på kravene til sikkerhet og teknisk standard ombord i skipene, det vil si *uavhengige* classeselskaper benyttes ikke.<sup>33</sup> Forklaring på fravær av egne uavhengige klassifikasjonsselskaper i Russland ligger i at skip tidligere bare var statens eiendom. Det var derfor ikke behov for en uavhengig teknisk vurdering som basis for assurance av skipene, siden staten eide fartøyene og samtidig også var sin egen "forsikringsinstitusjon".

Når et skip er innført i et lands register, vil det følge med skipet registreringsdokumenter som bekrefter skipets rett til å seile under statens flagg. Skipets nasjonalitetsbevis er i denne sammenheng den viktigste av disse dokumentene.

---

<sup>32</sup> Dagens ordning er imidlertid slik: gjennom myndighetenes *delegasjonsadgang* påtar classeselskapene seg oppgaver som prinsipielt hører under sjødykningsmyndighetene. Det innebærer for eksempel at Det norske Veritas utsteder nærmere angitte sertifikater *på vegne av* det offentlige. (Falkanger s. 59).

<sup>33</sup> Se i avsnitt 4.2 om Morskoj registr.

### 3 Registreringssystem for skip i Den russiske føderasjonen

#### 3.1 Introduksjon

Bestemmelsene i KTM art. 33 og sivillovboken art. 131, lest i sammenheng definerer skipsregistreringen i Russland som en ”rettslig handling fra statens side som uttrykker dens anerkjennelse og bekreftelse” med hensyn til:

- skipets rett til å seile under russisk flagg, de privatrettslige rettsstiftelser i skipet, herunder deres stiftelse, begrensninger, overgang og opphør for såvidt det gjelder skip som eies av enten privatpersoner som er russiske borgere, juridiske personer i samsvar med russisk lovgivning eller Den russiske føderasjonen, føderasjonens subjekter og kommunale sammenslutninger;
- alle ovennevnte rettigheter med hensyn til skip under bygging, unntatt retten til å seile under russisk flagg;
- skipets rett til midlertidig seiling under russisk flagg for såvidt det gjelder utenlandske skip sluttet på bareboat-certerparti.

Skipsregistreringen i Russland reguleres i dag av reglene i KTM kapittel tre. I tillegg ble det vedtatt ”Regler for registrering av skip og rettigheter i dem i handelshavn for sjøfart”.<sup>34</sup> Disse ble stadfestet av Mintrans ved et ordre av 29. november 2000 N 145. Året senere har Goskomrybolovstvo<sup>35</sup> ved et ordre av 31. januar 2001 N 30 stadfestet ”Regler for registrering av fiskefartøy og rettigheter i dem i fiskehavn”.<sup>36</sup>

---

<sup>34</sup> Heretter registreringsreglene.

<sup>35</sup> Den russiske føderale utøvende organ innen fiskerinæringen.

<sup>36</sup> Heretter registreringsreglene 2001.

### 3.2 Den legislative bakgrunn for den ordinære skipsregistreringen

Behovet for registrering av skip eksisterte også i sovjettiden.<sup>37</sup> Siden 1929 har man operert med én registerenhet i landet som ble kalt for ”offentlige skipsregister” (*Gosudarstvennyj sudovoj reestr*). Et annet skipsregister, såkalte ”skipsbok” (*sudovaja kniga*), var også nevnt i begge de sovjetiske sjølovene. Hvorvidt dette registeret var en del av det førstnevnte offentlige skipsregisteret gikk imidlertid ikke klart frem av regelverkene.<sup>38</sup>

Skipsboka var først og fremst forbeholdt for sport- og lystfartøy uansett deres størrelse. Men også andre skip som var mindre enn 80 registertonn og med svakere hovedmotor enn 55 kW skulle innføres der. Det sovjetiske offentlige skipsregisteret var på den annen side bestemt for innføring av skip som var underlagt kontroll av den offentlige sjødyktighetsinstitusjonen ”Registr SSSR”.<sup>39</sup> Det omtalte statlige sjødyktighetsorganet førte tilsyn kun med de større skip. Fartøy innført i skipsbøkene var ikke tilknyttet Registr SSSR.

KTM SSSR 1986 art. 22 inneholdt en uttømmende oppregning av personer hvis skip kunne registreres i det offentlige skipsregisteret. Det sovjetiske Ministeriet for sjøgående flåte<sup>40</sup> var skipsregistrenes øverste forvaltningsinstans før unionens oppløsning.<sup>41</sup> I 1971 utarbeidet og vedtok MMF SSSR reglene om registrering av skip i handelshavn (registreringsreglene 1971).<sup>42</sup> Dette regelsettet hadde sin forankring i KTM 1968 art. 22, og tok derfor ikke hensyn til de radikale endringene som landet gjennomgikk senere, i starten av 1990-årene. Regelsettet var ikke direkte anvendelig på befraktningsforhold og lånetransaksjoner som forutsatte pantsettelse eller overdragelse av skip. Registreringsreglene 1971 regnet nemlig ikke skip som formuesgoder som kunne omsettes eller være gjenstand for sikkerhetstillelse o.l. For å bøte på dette hadde

---

<sup>37</sup> Registreringen ble regulert først av KTM 1929 art. 16, 19 og deretter av KTM 1968 art. 23 – 27.

<sup>38</sup> *Mednikov* s. 15.

<sup>39</sup> Forgjengeren til Morskoj registr som beskrives i avsnitt 4.2.

<sup>40</sup> Forkortet MMF SSSR.

<sup>41</sup> Høsten 1991 ble denne funksjonen overtatt av det russiske Ministeriet for transport (Mintrans RSFSR).

<sup>42</sup> Registreringsreglene 1971 avløste et tidligere regelsett, som var vedtatt i 1939 av såkalte Folkets komissariat for vanntransport (NKVT SSSR), forgjengeren til MMF SSSR.

MMF SSSR sammen med Ministeriet for fiskerinæringen<sup>43</sup> utferdiget et brev i 1991, som utvidet KTMs liste av personer hvis skip kunne registreres i det offentlige skipsregisteret.<sup>44</sup> Denne tilpasningen muliggjorde registrering av skipene som befant seg i eie av såvel private bedrifter og sammenslutninger som av individer, men muliggjorde ikke registrering av rettigheter i skipet.

Endringene foretatt i registreringsreglene 1971 harmonerte godt med loven om pant som ble vedtatt i 1992. Det fantes generelt mye rettsmateriale som kunne danne basis for å få vedtatt helt nye regler for registrering av skip under markedsforhold. Først og fremst var prinsippene i internasjonale overenskomster av interesse:

Skipsregistreringskonvensjonen av 1986 og Panterettskonvensjonen av 1993.

Registreringsreglene lot imidlertid vente på seg.

I 1995 ble den nye sivillovboken vedtatt. Den forutsatte i art. 131 nr. 1 opprettelsen av et "enhetlig offentlig register" (*edinyj gosudarstvennyj reestr*), som skulle forvaltes av de judicielle organer. Alle rettighetene i fast eiendom<sup>45</sup> skulle føres inn i det.

Bestemmelsen overlot videre til lovgiveren å utvikle nærmere prosedyre for offentlig registrering, herunder vilkårene for avslag.

Den etterlengtede lovreguleringen ble endelig vedtatt to år senere ved den føderale lov "Om offentlig registrering av rettigheter i fast eiendom og transaksjoner med den" 21.07.1997 N 122-FZ (registreringsloven). Skip ble imidlertid uttrykkelig unntatt dens bestemmelser, jfr. registreringsloven art. 4.

Fravær av registerordning for rettigheter i skip førte til at erververe av skip risikerte å bli overrasket med at skipet var beheftet med andres rettigheter som ikke var offentlig registrert. I følge registreringsloven art. 33 skulle fortsatt reglene i KTM SSSR 1968 og

---

<sup>43</sup> Forkortet Minrybhos RSFSR.

<sup>44</sup> Begge ministeriene har gått utover sine fullmakter, for det hørte inn under regjeringens kompetanseområde å foreta endring av en slik karakter. (*Kokin* s. 58).

<sup>45</sup> Se avsnitt 3.4.1.

registreringsreglene 1971 benyttes frem til den respektive spesialregulering for slike gjenstander ble vedtatt for å unngå slike uheldige konfrontasjoner.

Denne midlertidige ordningen var dog ikke fullt ut tilfredsstillende. Et enkeltvedtak gjort av Mintrans i 1997 kan tjene som illustrasjon her.<sup>46</sup> Det dreide seg om et skip som tilhørte et selskap registrert på Malta. Skipet var beheftet med pant.

Det ble nødvendig å realisere pantet og skipet ble solgt på tvangsauksjon i USA.

Dokumentasjon ble følgelig forelagt Mintrans sammen med en søknad om slettelse av skipet fra Russlands offentlige skipsregisteret. Anmodningen ble ikke imøtekommet av Mintrans. Avvisningen<sup>47</sup> av søknaden ble begrunnet med at:

- dagjeldende lovgivning ikke regulerte fremgangsmåten for slettelse av skip solgt på tvangsauksjon, og at
- registreringsreglene 1971 som var gjeldende på den tiden forutsatte at slettelse av skip var kun mulig på anmodning fra den som var registrert som skipseier.

Det var ikke lett å følge resonnementet til Mintrans i dette tilfellet. Først innrømmet organet at det ikke fantes passende lovregulering, samtidig som det i neste omgang henviste søkeren til denne ”gjeldende” lovreguleringen med en konklusjon om at denne ikke var overholdt.

I 1998 var det gjort enda et forsøk<sup>48</sup> på å tette igjen de eksisterende tomrom i lovgivningen, men tilfredsstillende ordning ble likevel ikke oppnådd før vedtagelsen av KTM året etter.

---

<sup>46</sup> Eksempelet er hentet fra *Kokin* s. 59. Søkeren (en utenlandsk borger) henvendte seg til forfatteren for råd i saken. Forfatteren har oppfordret ham til å påkjære avvisningsvedtaket, noe søkeren ikke valgte å gjøre.

<sup>47</sup> Vedtaket bestemte at søknaden om slettelse kunne realitetsbehandles først når rettsdokumentene var sendt til organet ad diplomatisk vei gjennom Justisministeriet i Russland. Avvisningsvedtaket ble imidlertid ikke påkjært, se noten ovenfor.

<sup>48</sup> Her siktes det til enda en regulering ved navn ”Metodiske forholdsordre for hvordan statens offentlige skipsregister skulle føres” som i 1998 ble stadfestet av Mintrans RF.

Ordlyden til sivillovboken art. 131 førte til omfattende diskusjoner under utarbeidelsen av registreringsreglene i den nye KTM. De ansvarlige for lovens utformig vurderte løsninger valgt av utenlandske sjøfartsnasjoner. Sovjetunions modell med to registre ble foreslått erstattet med en ordning med tre registre: én for større skip, én for mindre skip og til slutt én for skip sluttet på bareboat-certepartier. Det ble fremhevet at det lot seg gjøre å vedta en slik tredeling i medhold av bestemmelsen i sivillovboken art. 131 nr. 6 om ”spesiell registrering og bokføring” for visse typer fast eiendom. Det fantes også motstandere av forslaget, som mente at det ikke i tilstrekkelig grad sikret opprettelse av et *enhetlig* offentlig register, noe som stred mot nr. 1 i den nevnte bestemmelsen.

Synspunktet om tredelingen vant frem i denne debatten. Det ble følgelig etablert egne skipsregistre *ved siden av* registeret for alminnelig fast eiendom.<sup>49</sup>

### 3.3 Nærmere om valgt ordning for rettighetsregistreringen<sup>50</sup>

Til grunn for systemet med skipsregistreringen ligger det helt ny privatrettslig lovgivning med begreper som *rettigheter i fast eiendom* og registreringsordning tilsvarende vår tinglysning. Før ble kun eierforhold bokført, men nå skulle eiendomsretten og rettsheftelser også registreres.

Rettighetsregistreringen følger prinsippet for ”sammenhengende transaksjon” (*nerazryvnost’ sdelki*).<sup>51</sup> Ved at *alt* vedrørende et realregistrert bart formuesgode er underlagt registrering oppnås det en streng oppfølging av utvikling innen rettstiftelsen liv. Det vil alltid være igjen spor etter tidligere registrerte heftelser, ved at det i registerenheter beholdes anmerkninger om heftelsene også når disse slettes. Den obligatoriske registreringen av rettstiftelser i Russland bidrar således til å skape en oversiktlig eiendomsmarked og rent *bevisteknisk* har ordningen klare fordeler sammenlignet med det norske systemet.

---

<sup>49</sup> Fast eiendom som etter sine fysiske egenskaper er urørlig registreres i dag i det som antas å være motstykket til det norske tinglysningsregisteret - det reelle ”enhetlige offentlige registeret” som reguleres av reglene i registreringsloven.

<sup>50</sup> Avsnitt. 2.4.1 omtaler skipsregistrenes privatrettslige funksjon.

<sup>51</sup> Betegnelsen er hentet fra samtale med V.A. Mednikov. Prinsippet beskrives nærmere i *Mednikov* s.18.



Det må særlig understrekes at funksjonen til rettighetsregistreringen i Russland i teorien skiller seg vesentlig fra den vi operer med i Norge. Her sier vi gjerne at registreringsakten kun skaper *rettsvern* i forhold til tredjemenn, og registreringsakten tillegges ingen betydning i interparts-forhold. Den norske tankemåten er at man registrerer en – allerede etablert – rett, og gjør denne rettstiftelsen notorisk og publikk, for så å beskytte seg mot andre konkurrerende rettstiftelser. Rettsvernsakten har således en ”rettsbekreftende” funksjon.

Russerne sier gjerne at registreringen har ”rettsetablerende karakter” (*pravoustanavlivajstsjij harakter*).<sup>52</sup> Offentlig registrering betraktes som en rettslig handling fra statens side som uttrykker dens anerkjennelse og bekreftelse med hensyn til de privatrettslige rettstiftelser i fast eiendom, herunder deres stiftelse, begrensninger, overgang og opphør. Følgelig anses ikke en rett for å ha oppstått med mindre den er registrert. Vedrørende eierforhold vil dette bety at man ikke er eier med mindre man er en *registrert* eier.

Registreringen etablerer således en rett både i forhold til innehavere av retten og overfor tredjemenn. Dette betyr at registreringsakten er av betydning for rettstiftelsens gyldighet *også* mellom partene, ikke kun i forhold til tredjemenn. Eiendomsretten til realregistrerbare formuesgoder kan ikke gå over på en annen måte enn på registreringstidspunktet, slik at registrering av denne retten er dens ”gyldiggjøring”.

I Norge kan rettstiftelser om så ønskes innføres i skipsregisteret, men det er ingen plikt. Rettighetsregistreringen er pliktig i Russland, og ingen rett oppstår med mindre denne er innført i en offentlig tilgjengelig registerenhet.

Systemet i Russland er retts teknisk mye enklere, men også mer formalistisk og ”firkantet”. Når det gjennom rettighetsregistreringen ikke bare etableres rettsvern, men også selve retten, blir det ikke rom for samme type tredjemannskonflikter som i norsk

---

<sup>52</sup> Mednikov (1999) s. 16, Kommentar til GK I s. 396 og Tsjubarov s. 157.

rett.<sup>53</sup> Registreringen godtas av rettsvesenet som det eneste beviset for en omtvistet rett, jfr. KTM art. 33 nr. 3. Registrene tillegges følgelig *rettslig troverdighet*.<sup>54</sup> Russisk lovgivning er imidlertid taus om hvorvidt staten kan holdes ansvarlig for feil begått av skipets registerførere, og spørsmålet har foreløpig heller ikke kommet opp for domstolene.

En bør være oppmerksom på at mens norsk rettsorden ikke klassifiserer fartøy som fast eiendom, ble motsatt løsning valgt i Russland.<sup>55</sup> Sivillovboken art. 130 inneholder en oppregning av formuesgoder som hører til fast eiendom, der luftfartøyer og skip er uttrykkelig nevnt. Bakgrunnen for denne klassifiseringen er at det for skip, på samme måte som får fast eiendom dreier seg om varige verdier som involverer betydelige økonomiske interesser og antallet rettsstiftelser er mange og varierte. Rettsregimet til fast eiendom forutsetter at en spesiell fremgangsmåte skal følges ved stiftelse, overgang, begrensninger eller opphør av eiendomsretten og andre tinglige rettigheter i de materielle goder som omfattes av ”fast eiendom”, jfr. sivillovboken art. 131. Det kreves overholdelse av visse formkrav som skriftlighet og registreringsplikt.<sup>56</sup>

Vedtagelsen av sivillovboken art. 131 introduserte en rekke generelle prinsipper for rettighetsregistreringen, og forutsatte gjennomføring for registreringssystemene til alle typer fast eiendom - også de typer formuesgoder som hos oss er kjent som realregistrerbart løsøre. Man tilstrebet særlig tre ting med ordningen:

(1) Offentlig registrering skulle forvaltes av rettsvesenets organer (domstolene).

---

<sup>53</sup> Dette er utførlig beskrevet i *Sklovskij* s. 226-232.

<sup>54</sup> Skipsregistrene er tilgjengelig for publikum, jfr. registreringsreglene pkt. 7. Enhver interessert kan få oversikt over eier- og heftelsesforhold vedrørende et skip, mot betaling. Personen som ønsker å få opplysninger rundt et skip må fremvise identifikasjonspapirer.

<sup>55</sup> Betydningen av den russiske kategoriseringen av skip som fast eiendom bør imidlertid ikke overdrives. Luftfartøyer og skip danner nemlig eget kategori i Norge: *realregistrerbart løsøre*. Man har funnet det forsvarlig å danne egne realregistre for disse typer formuesgoder med regler som for alminnelig fast eiendom har sitt motstykke i tinglysningsordningen. (Se *Falkanger* s. 35f og *Falileev* i introduksjon til kap. 3.)

<sup>56</sup> *Kommentar til GK I* s. 394.

- (2) Alle transaksjoner der fast eiendom var involvert skulle registreres i landsomfattende enhetlig register.
- (3) Tidspunktet for når den tinglige retten ble regnet for oppstått skulle knyttes til tidspunktet for rettighetsregistrering.

På bakgrunn av dette ble det i Russland etablert egne registreringsordninger for luftfartøy, sjøgående skip og skip i innenriksfart. De forskjellige reguleringene har imidlertid løst spørsmålet omkring valg av registreringsmodeller forskjellig.<sup>57</sup> Det er vanskelig å se årsaken for lovgiverens valg av avvikende registreringsmodeller for de ulike typer ”rørlig fast eiendom”. Det ville vært mer heldig å ha et registreringssystem som er bygget over samme lest for alle aktiva som er underlagt realregistreringen.<sup>58</sup> De ulike typene av ”rørlig fast eiendom” antas nemlig ikke å ha slike særpreg som forsvarer at det lages helt egne registreringsregler for hver de.

### 3.4 Hva skal registreres?

Registreringskravet i KTM art. 33 gjelder for sjøgående skip, eiendomsretten og andre tinglige rettigheter i slike skip. Transaksjoner som knytter seg til skip skal etter KTM ikke være gjenstand for registrering.<sup>59</sup>

Ordningen for rettighetsregistreringen med grunnlag i sivillovboken art. 131 forutsetter nemlig ikke bare registreringen av eiendomsretten til gjenstander for fast eiendom, men også transaksjoner knyttet til slike objekter. Lovgiveren imidlertid stilt opp unntak for visse typer fast eiendom fra dette rettsregime. Sivillovboken art. 633 og 634 opphever

---

<sup>57</sup> Av forskjellene vil jeg fremheve følgende. Russiske luftfartsloven skiller mellom to adskilte registreringshandlinger: først foretas den offentligrettslige registreringen (denne utføres på bakgrunn av regler som vedtas av Mintrans), så foretas rettighetsregistreringen på bakgrunn av sivillovboken art. 131. For skip i innenriksfart angis registreringsreglene i loven om innenriks vanntransport (KVVT), men her skal registreringen foretas i én handling. Registreringskravet i KVVT art. 16 nr. 4 gjelder for innenriks skip, for eiendomsretten og andre tinglige rettigheter i slike skip og dessuten for *transaksjoner* med disse. (Dette er i tråd med sivillovbok art. 131 og 164 om at alle transaksjoner med fast eiendom er underlagt registreringen.) KTM art. 33 gir derimot *ikke* tilsvarende adgang til å registrere transaksjoner med havgående skip.

<sup>58</sup> *Ivanov* s. 48.

<sup>59</sup> *Ivanov* s. 47 og *Mednikov (1999)* s. 18.

plikten til offentlig registrering av avtaler om leie av transportmidler, slike avtaler forutsettes inngått kun i skriftlig form. Fravær av registreringsplikt i KTM for transaksjoner er på dette punkt i tråd med sivillovbokens forutsetninger.

At transaksjoner med havgående skip ikke skal registreres må forklares ut fra praktiske hensyn.<sup>60</sup> I rederinæringen inngås det daglig en betydelig mengde avtaler som knytter seg til utnyttelse av skipenes kapasitet. Ofte må man bestemme seg raskt om hvorvidt en fraktavtale skal inngås. Tatt i betraktning den tiden registreringen normalt tar, ville det være helt uhensiktsmessig for effektiviteten i sjøtransporten å kreve at slike transaksjoner med skip skulle registreres for å være bindende.

Det forvirrende her er at transaksjoner vedrørende skip tilhørende fiskeflåten er underlagt pliktig registrering etter registreringsreglene 2001. Reglene 2001 pkt. 49. nevner uttrykkelig at fraktavtaler (herunder tids- eller bareboat-certeparti) er underlagt registrering i det offentlige skipsregisteret. Registreringsreglene 2000 inneholder ingen tilsvarende regler. Dette betyr at certepartier kun skal registreres, der gjenstanden for inngått certeparti er et fiskefartøy.

Tross mangel på konsekvens i de nevnte regelsettene er KTM klar på at transaksjoner som involverer skip ikke skal være gjenstand for registrering. Dette følges opp av registreringsreglene for havgående handelsskip, men ikke av registreringsreglene 2001 for fiskefartøy.

#### 3.4.1 Skipet som registreringsobjekt

For å bedre forstå registreringsreglene for kommersielle fartøy må vi se nærmere på hvordan russiske lovgiver har definert begrepet skip: hva slags gjenstand det er og hvilke egenskaper må være tilstede for at det skal kunne registreres.

---

<sup>60</sup> Advokat Mednikov, som deltok under utarbeidelsen av KTM, opplyste at det var et bevisst valg fra lovgiverens side å ikke inkludere transaksjoner med skip inn i registreringsplikten. Han kunne imidlertid ikke forklare hvorfor transaksjoner med innenriksgående skip var underlagt registrering, men bemerket at han ikke syntes at dette var en fornuftig løsning, særlig siden registreringsreglene fra KTM kom først og tjente som modell for utforming av KVVt.

Den norske sjøloven inneholder ingen bestemmelser som forklarer hva et skip er. Skipsbegrepet har fått sitt innhold definert i juridisk teori.<sup>61</sup> Russisk KTM gir imidlertid en legaldefinisjon av begrepet i art. 7 nr.1 for denne lovens virkeområde. Betegnelsen skip (*sudno*) brukes om en ”flytende innretning enten denne er selvdrevet eller ikke”, som benyttes til formål innen kommersiell sjøfart.<sup>62</sup>

Utnyttelsesformålet er følgelig avgjørende for hvorvidt en konstruksjon er et skip. Sammenholdt med bestemmelsen i KTM art. 2 betyr dette at alle flytende innretninger som brukes blant annet til transport av gods eller personer, til los- og isbrytertjenester, til lete- og bergingsoperasjoner, til forskning, til hydrotekniske og lignende operasjoner, er skip. Servicefartøyer for oljevirkksomheter og fartøyer tilhørende fiskerflåten faller også inn under denne definisjonen. I den videre fremstilling vil jeg bruke ordene skip og fartøy om hverandre.

Kun noe som er et resultatet av planlagt og målrettet menneskelig virksomhet for sammenhengende utnyttelse mens den flyter på vann faller inn under begrepet ”innretning” (*sooruzjenie*) i art. 7, og dette er dermed et vilkår for at konstruksjon kan sies å være et skip i lovens forstand.

For flytende plattformer for olje- og gassleting og oppjekkbare borerigger (såkalte jack-up rigger) som kan jekkes ned igjen så de flyter når de flyttes fra et sted til et annet, så synes ordlyden i KTM i utgangspunktet også å omfatte slike innretninger. Russisk sjørettslig litteratur avklarer imidlertid ikke spørsmålet om hvordan slike plattformer skal klassifiseres. I den norske sjøloven utskilles flyttbare boreplattformer og andre flyttbare offshore-innretninger som egen kategori ”som ikke er å anse som skip”. Disse undergis obligatorisk registrering på linje med skip (sjøl. § 507, jfr. § 12). For tiden er det ikke registrert flytende oljeplattformer under russisk flagg.<sup>63</sup> Det er sannsynlig at

---

<sup>61</sup> *Marius nr. 3 (1975)* og *Falkanger og Bull* avsnitt 2.1.

<sup>62</sup> De bestemte formål er nærmere angitt i KTM art. 2.

<sup>63</sup> Dette får jeg opplyst av assisterende havnekaptein for Murmansk handelshavn Vladimir Avdukov. Han antok at flyttbare plattformer ikke anses som ”skip”, men forklarte at disse er underlagt obligatorisk registrering i Russlands skipsregistre som ”andre flytende innretninger” (*inye plavutsjie sredstva*). Dette

flyttbare boreplattformer vil bli gitt betegnelsen ”skip” i følge KTM art. 7 når slike innretninger igjen skal registreres i de russiske skipsregistre.

At det er snakk om en flytende konstruksjon betyr at stasjonære plattformer, oljerigger og fyrtårn som er godt festet til havbunnen faller utenfor skipsbegrepet. Visse internasjonale konvensjoner legger en vid definisjon til grunn og betrakter også slike installasjoner som skip.<sup>64</sup> Reglene i disse har imidlertid annerledes formål enn de i KTM.

Når inntretr så skipsegenskapen etter russisk lovgivning?

Lovens ordlyd taler om ”flytende” gjenstand. Dette må forstås dithen at det er nettopp tidspunktet for når skipet er i sitt rette element og komplett og klar for seiling med mannskap som er avgjørende for når konstruksjonen faller inn under skipsdefinisjonen.<sup>65</sup> KTM's regler kommer ikke til anvendelse for en gjenstand som er sjøsatt ved et uhell eller for en flytende konstruksjon som opprettet i den hensikt å bli brukt kun én gang. Typisk for slik flytende konstruksjon er flåte eller flyteredskap med vanntette rom som brukes til temporær transport, eller som etter transporten blir en del av en annen konstruksjon. Skipsegenskapen i følge KTM art. 7 inntretr således først etter sjøsettingen og ferdigstillelsen av skipet. Før dette skjæringspunktet oppfattes ikke et nybygg som skip.

KTM åpner adgang for å registrere et skip under bygging, jfr. art. 376 og 377 i eget skipsbyggingsregister.<sup>66</sup> Det er rettighetene til et fremtidig skip som søkes registrert av

---

ville innebære en ordning tilsvarende den i Norge. Verken KTM eller registreringsreglene foretar imidlertid en slik deling.

<sup>64</sup> Se f. eks. Konvensjonen om ”Prevention of Pollution from Ships” (1973) med endringer av 1978 (MARPOL) som legger en vid definisjon av skip i sin art. 2 nr 4 :””Ship” means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and *fixed or floating platforms*.”

<sup>65</sup> *Kokin* s. 32.

<sup>66</sup> Dette behandles i avsnitt 4.6.

ordningen, og at skipsbyggingsregisteret tjener kun det privatrettslige registreringsformålet<sup>67</sup> og skiller seg således fra den alminnelige skipsregistreringen.

Ferdigbygget skip forutsettes i følge KTM art. 42 innført i ett av landets offentlige skipsregistre i løpet av en periode på én måned regnet fra den dagen skipet ble satt på vannet.<sup>68</sup> Teorien peker på at denne regelen ikke skal tas på ordet.<sup>69</sup> Begrunnelsen må etterlyses i moderne byggemetoder som normalt fører til at skroget som berører vannet under sjøsettingen ikke automatisk kan regnes som et skip. Først må alle avsluttende installasjonsarbeider være utført og en rekke tekniske krav innfridd. Skip som i byggefasen er registrert i eget register, må ved ferdigstillelse tas ut av dette registeret og føres inn i ett av skipsregistrene.

Ferdigstillelse innebærer at organer som har til oppgave å utføre teknisk kontroll og klassifikasjon av fartøyet har godkjent nybygget og utstedt de dokumentene som er nødvendige for registreringen. Først når alle de nevnte forhold er oppfylt kan man med god grunn si at nybygget har alle egenskaper til et sjøgående fartøy og det skal da innføres i ett av Russlands offentlige skipsregistre.

Dersom opplysningene om skipet av ulike grunner ikke svarer til det som først ble innført i registeret, kan det i følge KTM art. 44 kreves at skipet registreres *på nytt*.<sup>70</sup> I henhold til registreringsreglene pkt. 21 skal det i skipsregisteret innføres opplysninger om skipets grunnleggende tekniske karakteristikk, herunder dets dokumenterte tonnasje (netto og brutto) og lastekapasitet. Dersom de bokførte dokumentene skiftes ut slik at skipsregisterets opplysninger ikke lenger avspeiler de faktiske forhold, kan regelen i KTM art. 44 komme til anvendelse. I den nye registreringen inngår at fartøyet på ny besiktiges og nytt sikkerhetssertifikat utstedes.

---

<sup>67</sup> Avsnitt 2.4.1 omtaler rettighetsregistreringen.

<sup>68</sup> Fristen angis for *førstegangsregistrering* av skip. Tilsvarende frist på én måned gjelder for registrering av nye skip ervervet i utlandet, men denne regnes fra dagen skipet først ankommer et russisk havn.

<sup>69</sup> *Ivanov s. 54.*

<sup>70</sup> Denne registreringen er aksessorisk i forhold til førstegangsregistreringen i KTM art. 42.

Neste spørsmål er når opphører skipsegenskapen, det vil si når et skip slutter å være sådan?

Skipet kan slutte å eksistere, ved å for eksempel gå tapt i forbindelse med brann, eksplosjon eller opphugging eller eventuelt ved å synke, uten at det er mulig å berge det. Slettelse av opplysninger fra registerets arkiver i henhold til KTM art. 47 skal skje i tilknytning til skipsegenskapens opphør.<sup>71</sup> Dette skjer hvis fartøyet:

- ”har sunket eller forsvunnet”<sup>72</sup>
- har kommet i ustandsettelig forfatning<sup>73</sup>
- har tapt sine skipsegenskaper som følge av ombygging eller av andre endringer”

KTMs bestemmelser får bare anvendelse på skip som defineres som en ”flytende innretning” som benyttes til formål innen kommersiell sjøfart. I dette ligger at slike skip må være sjødyktige. Tolkning av legaldefinisjonen leder til den slutning at konstruksjoner som tidligere har oppfylt de nevnte krav, men som av forskjellige grunner ikke lenger kan eller blir utnyttet i kommersiell sjøfart, ikke lenger er skip i lovens forstand. Når et skip leies ut til lager, hotell eller restaurant og det ikke forutsettes brukt som en flytende innretning, trenger det ikke lenger å være sjødyktig.

Plikten til førstegangsregistreringen inntreffer i henhold til KTM art. 42 først når vi står overfor et skip. Nyregistreringen etter KTM art. 44 forutsetter imidlertid kun mulighet for, men ikke plikt for denne type registrering, jfr. formuleringen ”skipet kan bli registrert på nytt”. Art. 44-registrering avhenger således av hvor omfattende endringer det er snakk om oppfattes å være. Her er altså skipsegenskapen i behold selv etter endringene. Disse to bestemmelsene, sett i sammenheng med slettellesregelen i KTM

---

<sup>71</sup> Foruten de omtalte alternativene skal et registrert skip slettes fra arkivene i det offentlige skipsregisteret dersom denne ikke lenger oppfyller vilkår for å kunne seile under russisk flagg. Skipet slettet etter dette alternativet opphører imidlertid ikke å være et skip.

<sup>72</sup> Hva det innebærer er nærmere forklart i KTM art. 48.

<sup>73</sup> KTM art. 49 definerer begrepet ustandsettelig ved at skipet har så store skader at det enten ikke er mulig å reparere det eller der reparasjonen ville fremstå som økonomisk meningsløs. Bestemmelsen tilsvarer sin norske ekvivalent i sjøl. § 10 (1).



art. 47 illustrerer således at det må være vesentlige endringer til før et skip opphører å være sådan og skal tas ut av skipsregisteret.<sup>74</sup>

### 3.4.2 Eiendomsretten til et skip

Den private eiendomsretten har gjennomgått store forandringer i tiden etter Sovjetunionens oppløsning fra å være nærmest ikke eksisterende til å innta en viktig plass russisk rettsorden.<sup>75</sup> Privatrettslig lovgivningen med sivillovboken i spissen har måttet tilpasse seg flere reformer tidlig på 1990-tallet og den har videre introdusert flere andre.

Det neste spørsmålet er hva det vil si i følge russisk rett å ha eiendomsretten til et skip?

Lovgiveren har definert eiendomsrettens innhold i sivillovboken art. 209 nr. 1 ved å oppstille en rekke elementer som inngår i retten: "... retten til besittelse, bruk og disponering". Utgangspunktet er altså at eieren av et fartøy forutsettes å nyte disse tre grunnleggende beføyelser.

Forbindes det noen plikter med eiendomsretten til et skip? Prinsippene i sivillovboken art. 210 og 211 må forstås slik at eieren pålegges plikt til å vedlikeholde eget fartøy, sørge for bevoktning, driftsrisiko og risiko for tapet av skip ved hendelig uhell. Dette gjelder dersom ikke noe annet følger av lov eller avtale.

Besittelsesretten, (jfr. formuleringen [*pravo*] *vladenija*), innebærer en frihet til å råde faktisk over fartøyet, som for eksempel å regne skipet blant sine aktiva. Rett til faktisk utnyttelse og bruk ([*pravo*] *poljzovanija*) av skipet, er ensbetydende med en mulighet til å nyttiggjøre seg skipets egenskaper gjennom dets drift. Denne retten er forbundet med besittelsesretten, i det kun den rettmessige eieren har rett til å utnytte skipet mens en disponent eller leietaker må utlede denne retten fra den rettmessige eieren. Eieren har videre den juridiske råderett ([*pravo*] *rasporjazzenija*) over skipet. Å kunne bestemme over skipets juridiske skjebne er ensbetydende med å ha disposisjonsrett til skipet. Et

---

<sup>74</sup> *Ivanov* s. 55.

<sup>75</sup> Se avsnitt 1.2.

utslag av disposisjonsretten kan være at skipet slutter å tilhøre den opprinnelige eier, som følge av kontrakt eller arveoppgjør.

Norsk rettsorden opererer tradisjonelt med den negativt utformede definisjon<sup>76</sup> av eiendomsrettsbegrepet, som i korthet går ut på at eiendomsretten gir alle de beføyelser som ikke særskilt er unntatt, og det sondres mellom faktisk og rettslig rådighet. Eieren kan hindre andre i å disponere over formuesgodet, men dette gjelder ikke uten unntak.<sup>77</sup>

At karakteristikkene av eiendomsretten er noe varierende, bør etter min mening ikke tillegges altfor stor betydning. Det materielle innhold av eiendomsbegrepet, slik det defineres av norsk rettsorden avviker ikke meget fra den som oppstilles av russisk lovgivning. Jeg konkluderer således med at det å ha eiendomsrett til et skip innebærer det samme etter russisk rett som etter norsk.

Foruten de nevnte beføyelser knyttet til eiendomsretten tildeler KTM art. 14 skipseieren en annen beføyelse – retten til ”overføring av skipet i en annens forvaltning” (*peredatsja sudna v doveriteljnoe upravlenije*). Bestemmelsen må leses i sammenheng med flere regler i sivillovboken, spesielt i kapittel 53, som regulerer denne retten i sin alminnelighet. Beføyelsen går ut på at eierrettighetene overlates fra den egentlige eier til en disponent, ”slik at fullmektigen mot vederlag administrerer skipet i eierens interesse”, jfr. KTM art. 14 nr. 1. Til dette finnes det et motstykke i nordisk sjørett som går ut på at skipets formelle eier kan overføre deler eller hele sin rederverdighet til en bestyrende reder. Eier- og rederverdighet vil i et slikt tilfelle befinne seg på forskjellige hold. Den norske sjøloven har imidlertid ingen generell uttrykk for denne retten, dette følger av fast og langvarig sedvane. Men for visse situasjoner er det direkte påbudt av lovgiveren å ha en bestyrende reder (sjøl. § 103 for partirederiets vedkommende).

Retten til overføring av skipet i en annens forvaltning kan i Russland maksimalt avtales for en periode på 5 år ad gangen. Dersom eieren bestemmer seg for å utnytte den retten skal dette registreres, jfr. formuleringen i KTM art. 14 nr. 2 ”underlagt obligatorisk

---

<sup>76</sup> Falkanger s. 44.

<sup>77</sup> For eksempel begrenser reglene om kreditorenes beslagsrett denne retten.

registrering i statens offentlige skipsregister eller i skipsboka”. For det tilfelle at registreringskravet ikke overholdes, vil hele avtalen om overføring av skipets daglige drift til en disponent kunne kjennes ugyldig, jfr. sivillovboken art. 1017 nr 3.

Jeg vil videre se på hvem som i følge den russiske rettsorden kan være subjekter for eiendomsretten til skip.

Den sovjetiske sjøfartslovgivningen opererte med vidtgående begrensninger på eiendomsrettens område. Enkelpersoner kunne for eksempel kun eie skip som ikke oversteg 10 registertonn, så lenge de ikke ble benyttet til kommersielle formål, jfr. KTM SSSR 1968 art. 19. I dag sier sivillovboken art. 213 at borgere og juridiske personer kan eie ethvert formuesgode, hvis mengde og verdi ikke begrenses. Prinsippet får anvendelse også på skip, og dagens KTM inneholder ikke lenger begrensninger som eksisterte i sovjettiden.

I dag nevner KTM art. 12 nr. 1 uttrykkelig at enhver borger<sup>78</sup> og juridisk person<sup>79</sup> kan eie skip, på linje med Den russiske føderasjonen, føderasjonenes subjekter, og kommunale myndigheter.

Det interessante i denne forbindelse vil være å se på hvorvidt det kan utledes noe bestemt om hvordan man i Russland organiserer marine foretak.

---

<sup>78</sup> Med begrepet “borgere” i KTM art. 12 sikter lovgiveren til enkeltpersoner. Først og fremst til enkeltpersoner utstyrt med russisk nasjonalitet. Russiske statsborgere beholder sin rett til å eie skip selv om de oppholder seg i utlandet, enten oppholdet er midlertidig eller av mer varig karakter. En person av russisk nasjonalitet vil kunne eie et skip også i det tilfellet vedkommende har dobbelt statsborgerskap. Utenlandske borgere og statsløse personer har i Russland rettsevne på lik linje med russiske borgere, jfr. konstitusjonen art. 62, samt KTM art. 1 nr. 2.

<sup>79</sup> Det er i virkeligheten det mest aktuelle alternativet her. Kriteriet på at noe er en juridisk person, er nettopp at russisk rettsorden aksepterer det som eget rettssubjekt. Sivillovboken art. 48 definerer begrepet juridisk person som en selvstendig enhet og nevner videre hvilke egenskaper denne har. Begrepet juridisk person defineres altså ikke ulikt av norsk og russisk rettsorden.

Fra begynnelsen av privatiseringsprosessene og frem til 2002 ble omlag 75% av foretak som drev med virksomhet rettet mot sjøfart omdannet fra statsbedrifter til aksjeselskaper,<sup>80</sup> og det er sammenlagt rundt 1000 selskaper i Russland som driver med maritim virksomhet.<sup>81</sup>

I en rekke tilfeller vil staten ha store eierinteresser i et aksjeselskap. Den utøvende føderale organ som er ansvarlig for administrasjon av denne type selskaper har således mulighet til å øve kontroll og påvirke vedkommende selskaps politikk. På sjøfartens område er det Mintrans som er et slikt føderalt organ. Hvor stor innflytelse Mintrans kan øve på en virksomhet til et maritimt selskap beror følgelig på omfanget av statens deltakelse i selskapets aksjekapital. Organets muligheter for å øve kontroll på foretakets utøvelse av sin virksomhet er størst når mer enn 50% av selskapets aksjer eies av staten.<sup>82</sup>

Til slutt vil jeg se nærmere på det siste alternativet angitt i KTM art. 12 nr. 1 om at skip kan befinne seg i eie av Den russiske føderasjonen, av føderasjonenes subjekter, og av kommunale myndigheter.

I Russland treffer man ofte organisasjonsform ”unitarnoe predpriyatie”. I følge sivillovboken art. 113 er dette en kommersiell organisasjon, som ikke har eiendomsretten over formuesgoder som den benytter i sin virksomhet. Slike foretak har rett til ”økonomisk kontroll eller operativ styring”<sup>83</sup> med foretakets formue. Det er kun statlige og kommunale foretak som kan organiseres på denne måten. Det er følgelig det

---

<sup>80</sup> Russerne skiller mellom ”åpent aksjeselskap” (med forkortelse AO), ”lukket aksjeselskap” (ZAO) og ”selskap med begrenset ansvar” (OOO). Ved siden av sivillovboken reguleres de to førstnevnte aksjeselskapsformene av egen aksjelov fra 1995. OOO-selskaper har fått egen lov om selskap med begrenset ansvar fra 1998. Formen åpent aksjeselskap egner seg best for store selskaper med behov for kapitaltilførsel fra flere hold, som bør kunne ha mange eiere og aksjer som fritt kan omsettes. Det omfattende privatiseringsprogram vedtatt i 1992 bestemte at de statsbedrifter som skulle privatiseres, skulle omgjøres til åpne aksjeselskaper. (Artikkelen til Zalesskij på s. 34 i *Russisk juridisk leksikon* og *TfR nr 5 (2000)* s. 889ff).

<sup>81</sup> Tallene er hentet fra *Ivanov* s. 36.

<sup>82</sup> Regjeringens dekret fra 3. februar 2000 N 104 ”Om styrking av kontroll av virksomheten til de føderale unitarnye predprejatia og av styring med statseide aksjer i åpne aksjeselskaper” angir i nr. 4 hva føderale organer kan foreta seg i forhold til åpne aksjeselskaper der staten eier størstedelen av aksjer.

<sup>83</sup> ”Økonomisk kontroll og operativ styring” er noen særegne russiske kategorier av tinglige rettigheter som tilhører visse statlige og kommunale foretak. Disse reguleres av sivillovboken kap. 4 § 4. For å ikke sprengte rammene for denne fremstillingen, vil jeg her avgrense mot nærmere behandling av dette stoffet.

offentlige (staten eller kommunen) som eier formuesgodene, herunder skip som selskapet benytter i sin virksomhet. "Unitarnoe predpriatie" kan bare utnytte skipet tilhørende en annen eier, og denne retten er lovbestemt. Slik organisasjonsform er særegen for Russland og denne forventes å ikke opphøre ved overgangen til markedsøkonomi.<sup>84</sup> Det skal imidlertid bemerkes at denne organisasjonsformen ikke lenger benyttes i like stor utstrekning som før for selskaper som driver med sjøtransport i Russland. Ved utgangen av 2002 var to rederier organisert på denne måten: Severo-Kaspijskoje morskoje parahodstvo og Arktitsjeskoje morskoje parahodstvo.<sup>85</sup>

Visse typer skip kan *kun* være føderal eiendom. KTM art. 12 bestemmer således at atomdrevne fartøy kan ikke tilhøre andre enn Den russiske føderasjonen.

Det betyr at verken enkeltpersoner eller juridiske personer kan ha slike skip i sin eie. Heller ikke føderasjonens subjekter og kommunale myndigheter kan være eiere av slike fartøy.

### 3.4.3 Panteretten i skip

Skipsdefinisjonen dekker innretninger av høyst forskjellig karakter og verdi.<sup>86</sup>

Anskaffelse og drift av skip forutsetter ofte en betydelig kapitalinnsats. Dermed er det viktig å ha et velordnet realkreditt system som gir mulighet til å pantsette et skip. Det retts tekniske grunnlaget for en slik kreditt skapes av de offentlige skipsregistre i Russland, der det gis adgang til å registrere panterett i skip.

KTM inneholder kun helt generelle panterettslige normer for havgående skip eller skip under bygging. Der formuesrettslige forhold med opphav i handelsskipsfart ikke fullt ut reguleres av reglene i KTM, skal den alminnelige privatrettslige lovgivning anvendes, jfr. KTM art. 1 nr. 2. For så vidt det dreier seg om pantesikrede krav<sup>87</sup>, vil reglene i

---

<sup>84</sup> Kokin s. 43.

<sup>85</sup> Ivanov s. 40.

<sup>86</sup> Skipsbegrepet behandles i avsnitt 3.4.1.

<sup>87</sup> I følge KTM art. 368 har sjøpantkrav (maritime liens) rettsvern uten registrering og prioritet foran alle registrerte heftelser. Siden sjøpant ikke kan registreres, faller behandlingen av slike krav utenfor rammene for denne fremstillingen.

sivillovboken og i panteloven 1998 utfylle KTM. Jeg vil i det følgende kun omtale pantesikrede krav som har sitt grunnlag i en kontrakt.

Panteheftelsen som beror på en avtale skal inneholde beskrivelsen av ”panterettens gjenstand, dens verdi, bruksformål, omfang og forpliktelsens oppfyllelsesfrist”, jfr. panteloven art. 9. Panterettens gjenstand - havgående skip eller skip under bygging - må være tydelig identifisert i avtalen. Pantsettelsesavtalen må angi pantsetterens rett til skip (eventuelt i skip under bygging) som tjener som grunnlag for panteheftelsen, samt hvilket organ som har registrert pantsetterens rett.

For at panteheftelse i skip skal kunne registreres må pantsetteren begjære dette, etter at eiendomsretten til skip har blitt registrert. Inngåelsesprosedyren for *pantsettelsesavtaler* i Russland – rent praktisk – er mer komplisert enn etter norsk rett, fordi en må trekke inn byråkratiet og overholde dets forskjellige formkrav.<sup>88</sup> Kontrakten om pantsettelse av skip må nemlig være notarialt bekreftet<sup>89</sup> før heftelsen innføres i registeret, jfr. panteloven art. 20 nr. 1. Formkravene er en betingelse for at pantsettelsen er gyldig og må være oppfylt for at retten skal kunne registreres.

---

<sup>88</sup> Russisk rett skiller mellom registrering av rettigheter og registrering av *transaksjoner*. I henhold til sivillovboken art. 164 må pantsettelsesavtale – for å være gyldig - være notarialt bekreftet og deretter registrert i samme register som panterettens gjenstand. Mens KTM unntar transaksjoner med skip fra registreringsplikten, er loven samtidig taus med hensyn til hvilke formkrav som gjelder for pantsettelsesavtaler vedrørende skip. På dette punkt henvises en til Sivilllovbokens regler. Resultatet er en rettskollisjon mellom sivillovbokens regler (lex superior) og regler i KTM (lex specialis). Rettstilstanden gir således ingen entydig svar på spørsmålet om hvilke formkrav forutsettes fulgt for avtaler om pant i skip. Det fremstår imidlertid for meg som det eneste logiske at skriftlige og notarialtbekreftede avtaler om pant i skip vil i dag være rettsgyldige uten registrering, siden det på nåværende tidspunkt ikke er faktisk mulig å registrere transaksjoner vedrørende skip i skipsregistre.

<sup>89</sup> Notarialbekreftelse av pantsettelsesavtale var inntil nylig en meget kostnadskrevende affære – man måtte betale 1,5 % av pantefordringens beløp til notarius publicus for en slik bekreftelse. Dette bremsset utviklingen av panterettslig ordning i moderne Russland (*Kommentar til KTM* § 3 på s. 640). Andre november 2004 har lov ”Om offentlige gebyrer” 9.12.1991 N 2005 blitt endret på dette punkt (trådt i kraft 1. januar 2005). Notarialbekreftelsen av avtalen skal i dag beløpe seg på 0,3 % av pantefordringens størrelse, og i ingen tilfelle overstige 3000 rubler.

Panteretten i skip og i skip under bygging skal registreres etter bestemmelsene i KTM art. 376 og 377.

Bestemmelsen i KTM art. 376 nr. 1 inneholder prinsippet om at panteheftelser i skipet må registreres på samme sted som selve skipet. Prinsippet er viktig, sett fra kreditorenes ståsted. Det at opplysninger om heftelser og skipet står samlet ett sted letter muligheten for innsamling av informasjon om panteobjektet. Kreditorene kan således bedre forutberegne sin stilling.

Prinsippet i bestemmelsens nr. 1 er ikke uten unntak. KTM art. 376 nr. 2 bestemmer uttrykkelig at bareboat-innflaggede skip<sup>90</sup> må pantsettes etter registreringslandets rett. Opplysninger om dette må være innført i bareboat-registeret, jfr. registreringsreglene pkt. 52. Bareboat-registeret tjener således kun den offentligrettslige del av skipsregistreringens funksjoner. Regelen om pant i innbefraktet skip bygger her på prinsippet fastslått i Panterettskonvensjonen 1993 art. 16, som særskilt regulerer en rekke spørsmål vedrørende midlertidig flaggskifte.

#### 3.4.4 Når kan skipet anses som russisk?

Dagens Russland har gjennomgått en holdningsendring hva angår nasjonaliteten til egne skip.

I tsartidens Russland ble fartøyet regnet for å være russisk dersom det hadde russisk eier, jfr. handelsloven 1903. Normen om ingen utenlandsk deltakelse var også veiledende under utformingen av begge de sovjetiske sjølover.<sup>91</sup> KTM SSSR 1929 tillot i sin art. 6 kun sovjetiske borgere og juridiske selskaper å føre det sovjetiske flagget.

---

<sup>90</sup> Se avsnitt 4.5.2.

<sup>91</sup> Under utarbeidelsen av lov for handelssjøfart 1909 ble følgende regel fulgt: ”Deltakelse av utenlandsk kapital i russiske sjøfartsselskaper skal på ingen måte tillates. I samsvar med dette må det utformes regler som helt skal sikre ekte nasjonal karakter av handelsflåten.” (Sitatet er hentet fra *Kokin* s. 50) På grunn av omveltninger i landet i begynnelsen av forrige århundre ble loven aldri vedtatt, men holdningen som her skildres ble gjennomført i ettertid.

Verken utlendinger, statsløse eller sovjetiske foretak med deltakelse av fremmed kapital hadde denne retten. I tillegg ble det stilt krav til skipets besetning – om at *alle* ombord måtte ha sovjetisk nasjonalitet.<sup>92</sup> Sovjetunionens neste lov om handelssjøfart (KTM SSSR 1968) har opprettholdt denne ordningen i sin art. 41: Skipets eiere og besetningen måtte være utelukkende sovjetiske.

I følge dagens KTM art. 17 nr. 1 anses et skip som russisk dersom det har rett til å føre det russiske flagget. Art. 15 sier videre at retten til å føre Russlands flagg nyter kun skip som er i eie av:

- ”borgere av Den russiske føderasjon
- juridiske personer som opererer i samsvar med rettsorden i Den russiske føderasjon
- Den russiske føderasjonen og dens subjekter
- kommunale sammenslutninger”

Skip med rett til å seile under russisk flagg har altså russisk nasjonalitet. På den annen side er russiske skip også forpliktet til å føre det russiske flagget. Registrering av skipet i en av Russlands skipsregistre er følgelig en grunnleggende forutsetning for at et skip skal kunne ha russisk nasjonalitet.

Sammenhengen mellom KTM art. 12<sup>93</sup> og art. 15 viser at til tross for at skip faktisk kan eies av enhver enkeltperson og juridisk person (også de utenlandske), tildeles *retten til å føre det russiske flagget* kun de skip som befinner seg i eie av russiske statsborgere og av juridiske personer med russisk nasjonalitet. Utenlandske borgere kan følgelig ikke eie et skip registrert i de offentlige russiske skipsregistre,<sup>94</sup> annet enn som medeiere i russisk selskap.

---

<sup>92</sup> Art. 53 i KTM SSSR 1929 listet opp tre unntak fra denne regelen, men disse ble forbeholdt de helt spesielle tilfeller, samtidig som de krevde tillatelse fra meget høye hold. Jeg går derfor ikke nærmere inn på disse.

<sup>93</sup> Behandlet nærmere i avsnitt 3.4.2.

<sup>94</sup> Med unntak for bareboat-registeret, se nedenfor i dette avsnittet og i 4.5.3.



Skipsregistreringskonvensjonen 1986 forutsetter at flaggstatens lovgivning gjennomfører lovregler om selskapsform hva angår eiendomsretten til skip.<sup>95</sup>

Flaggstaten kan følgelig bestemme at staten eller dens borgere skal ha eierinteresser i skip som fører dens flagg. Flere land har inntatt slike regler i sine interne lovreguleringer.<sup>96</sup>

Av russisk transportlovgivning er det kun luftfartsloven som inneholder lignende normer om nasjonale eierinteresser.<sup>97</sup> KTM har ingen spesielle bestemmelser om maritime selskapers eier- og ledelsesforhold utover de generelle regler trukket opp av landets selskapsrettslige lovgivning. Det innebærer at for å finne ut hvorvidt en juridisk person er russisk, må man se hen til hvor selskapet er registrert. Sålenge Russland er registreringsstedet, er selskapet russisk og må følge russisk rett, herunder skattelovgivning, sosiallovgivning m.v. I denne sammenheng er det uten betydning at selskapet har en majoritet av utenlandske eiere – vi står fremdeles ovenfor russisk selskap.

KTM gjør imidlertid ett unntak fra regelen om at retten til å føre russisk flagg er forbeholdt skip eiet av personer med russisk nasjonalitet: et skip kan ha en midlertidig

---

<sup>95</sup> Skipsregistreringskonvensjonen (ikke i kraft) krever i art. 8 at "... the flag State shall provide in its laws and regulations for the ownership of ships flying its flag." Videre bestemmes det at "... in such laws and regulations the flag State shall include appropriate provisions for participation by that State or its nationals as owners of ships flying its flag or in the ownership of such ships and for the level of such participation. These laws and regulations should be sufficient to permit the flag State to exercise effectively its jurisdiction and control over ships flying its flag".

<sup>96</sup> Deriblant Norge, for såvidt det gjelder registrering i NOR-registeret (se sjøl. § 1 som bestemmer at et skip anses som norsk når det bl.a. tilhører et "norsk selskap hvor medlemmene hefter ubegrenset for selskapets forpliktelser, dersom norske borgere er medeiere for minst 6/10". For selskaper med begrenset ansvar stilles det ytterlig krav i så måte vedrørende ledelsesforhold, se paragrafens 1. ledd nr. 4).

<sup>97</sup> Se art. 61 i russisk luftfartslov som tillater å opprette luftfartsselskaper på russisk territorium med deltagelse av fremmed kapital. Det kreves at andelen av utenlandsk deltagelse ikke overskrider 49% av innskuddskapital. Styreleder må videre være russisk statsborger og antallet utlendinger i styret ikke må overskride en tredjedel.

rett til å føre russisk flagg, også når skipet er registrert i et annet lands register, dersom skipet er stilt i den russiske befrakteren sin disposisjon på et bareboat-certerparti.<sup>98</sup>

For så vidt angår kravet til mannskapets sammensetning, bryter KTM helt med det sovjetiske prinsipp. Art. 56 fastslår at både utlendinger og statsløse personer kan være blant skipets mannskap på linje med russere. Visse stillinger med særlig og selvstendig ansvar er dog uttrykkelig forbeholdt russiske statsborgere. Slike stillinger er: skipets kaptein, styrmann, maskinsjef og radiooperatør. Det er også viktig å være oppmerksom på at for en rekke stillinger er det nødvendig med sertifikat eller fagbrev for å bekle stillingen.

---

<sup>98</sup> Slik midlertidig flaggending tillates kun når vilkår som behandles nærmere i avsnitt 4.5.3 er til stede.

## 4 Vilkårene for skipsregistrering

### 4.1 Introduksjon

KTM art. 33 nr. 1 skiller mellom tre registerenheter for havgående fartøy:

- statens offentlige skipsregister (*Gosudarstvennyj sudovoj reestr*);
- skipsbok (*sudovaja kniga*);
- bareboat-register (*berbout-tsjarternyj reestr*).

Skipsbyggingsregisteret ble av lovgiveren plassert atskilt, på grunn av dets særegne karakter.

I kapittelet vil jeg redegjøre for vilkår som oppstilles av russisk rettsorden med hensyn til skipsregistrering, under forutsetning at eieren ikke har valgt å registrere skipet i et fremmed register. Jeg velger først å behandle de generelle betingelser<sup>99</sup>, for å så gå inn på de spesielle betingelsene i henholdsvis statens offentlige skipsregister og skipsbok<sup>100</sup>, i bareboat-registeret<sup>101</sup> og til slutt i skipsbyggingsregisteret<sup>102</sup>.

### 4.2 Tilknytning til Den russiske føderasjonen

De russiske skip har såvel rett som plikt til å føre Russlands flagg, jfr. KTM art. 17 og i følge art. 16 får skipet først rett til å føre Russlands flagg når det registreres i ett av Russlands skipsregistre. KTM art. 15 angir nasjonalitetsbetingelser som skal være oppfylt av skipets eier.<sup>103</sup>

---

<sup>99</sup> Avsnitt 4.2 og 4.3.

<sup>100</sup> Avsnitt 4.4.

<sup>101</sup> Avsnitt 4.5flg.

<sup>102</sup> Avsnitt 4.6.

<sup>103</sup> Avsnitt 3.4.4.

Russlands skipsregistre er såkalte *nasjonale* registre<sup>104</sup>, og tilknytningskravet byr normalt ikke på problemer.

#### 4.3 Forbudet mot dobbelt registrering

KTM art. 37 krever at skipet registreres kun i ett av skipsregistrene. Forbudet mot dobbeltregistrering gjelder i forhold til så vel de russiske, som utenlandske registre.

Det russiske regelsettet forutsetter videre at et skip som er registrert i utlandet først kan tillates registrert i ett av Russlands offentlige skipsregistre *etter* at det er slettet fra fremmed register og etter at det har blitt fremlagt et bevis for at sletting faktisk har funnet sted, jfr. KTM art. 37 og registreringsreglene pkt. 3. Dette prinsippet samsvarer med det folkerettslige forbudet mot parallell registrering, omtalt i pkt. 2.2.1

KTM gir imidlertid adgang til registrering av et (fra før registrert) utenlandsk fartøy sluttet på bareboat-certeparti til en russisk befrakter.<sup>105</sup> Spørsmålet blir hvordan en slik ordning kan stå seg i forhold til forbudet mot dobbelt registrering.

Det er her viktig å være klar over at forbudet ikke knytter seg til selve registreringen, men til skipets *nasjonalitet*. Skip som er bareboat-registrert (-innflagget) til Russland har kun én nasjonalitet, nemlig russisk. Det følger av forutsetningene i KTM art. 15 nr. 2 og registreringsreglene pkt. 51 at et skip kan bareboat-registreres, først etter at den nasjonale dokumentasjonen som var utstedt av den opprinnelige staten inndras.<sup>106</sup> Det innbefraktede skipet har følgelig kun ett sett med dokumenter, herunder nasjonalitetsbevis, fra sin nye flaggstat – Russland, jfr. KTM art. 38 nr. 2 og registreringsreglene pkt. 55.

---

<sup>104</sup> Avsnitt 2.4.2.

<sup>105</sup> Avsnitt 4.5.2.

<sup>106</sup> Dette samsvarer med Skipsregistreringskonvensjonen 1986 art. 11 nr. 5 (jfr. art. 4 nr. 4).

#### 4.4 Det offentlige skipsregister og skipsbok<sup>107</sup>

Spørsmålet som her søkes besvart er hvilke typer skip som skal innføres i henholdsvis det offentlige skipsregister og i skipsbok.

I følge KTM art. 33 nr. 5 skjelnes fartøyene etter hvilken myndighet som har ansvaret for den tekniske inspeksjonen og klassifikasjonen av skipet. I tilfeller der den såkalte ”Morskoj registr”<sup>108</sup> har denne funksjonen som gjelder for havgående flåte, er skipet registreringspliktig i statens offentlige skipsregister. I skipsboka innføres sjøgående fartøy hvis tekniske kontroll og klassifikasjon besørges av andre organer<sup>109</sup> enn Morskoj registr. KTM art. 23 nr. 2 lister opp skip som er underlagt kontrollen til Morskoj registr, mens nr. 3 nevner skip som kontrolleres av andre organer og som er underlagt obligatorisk registrering i skipsboka.

Av lovens systematikk følger det at registrering i statens offentlige skipsregister er forbeholdt de selvdrevne fartøy som har hovedmotor med minste størrelse på 55 kW og de ikke selvdrevne skip hvis tonnasje er 80 tonn og mer. Passasjer-, og lasteskip, oljetankere og slepefartøy er uttrykkelig nevnt i lovens bestemmelse, samt i registreringsreglene pkt. 14. Av store fritids- og lystfartøy er det kun de som benyttes til kommersielle formål som skal registreres i statens offentlige skipsregister.

Skipsboka er dermed et register for alle fritids- og lystfartøy som ikke blir benyttet til kommersielle formål. Videre skal skip med hovedmotor mindre enn 55 kW registreres i

---

<sup>107</sup> Avsnittet må leses i sammenheng med det som ble sagt under 3.2.

<sup>108</sup> Mintrans har ved et ordre av 31. januar 2003 N 160 stadfestet ”Regler for klassifikasjon av skip og stasjonære sjøplattformer”. Reglenes pkt. 1.5 (1) nevner skip som er underlagt den tekniske kontroll og klassifikasjon av Morskoj registr (arvetageren til Registr SSSR, omtalt ovenfor i pkt. 3.2). Disse sammenfaller med fartøy opplistet i KTM art. 23 nr. 2, dvs de større skip.

<sup>109</sup> Disse oppgaver utføres av to organer, som på russisk har lange navn. Disse heter: *Gosudarstvennaja inspeksia po malomernym sudam Rossijskoj Federatsii Gosudarnogo komiteta po ohrane okružhajustsej sredy* (forkortet *Gosinspeksija*) og *Federalnnyj jahtennyj registr Ministerstva Rossijskoj Federatsii po fizitsjeskoj kulture, sportu i turizmu (Jahtennyj registr)*.

skipsbok på linje med skip uten eget driftsmaskineri, så lenge de er mindre enn 80 tonn.<sup>110</sup>

Sovjettidens inndeling av skip som registreringspliktige i enten det offentlige skipsregister eller skipsbok ble følgelig opprettholdt.<sup>111</sup> Sondringen beror – noe forenklet – på skipsstørrelsen.

Livbåter og andre flytende innretninger som regnes som skipets tilbehør kan alene ikke innføres i noen av disse registerenhetene, jfr. KTM art. 33 nr. 5 (3) og registreringsreglene pkt. 15 (2).

Ovenfor i avsnitt 3.2 har jeg nevnt at man ikke hadde noe entydig svar på spørsmålet om hvorvidt de sovjetiske skipsbøkene dannet en del av unionens offentlige skipsregister. I dag kan spørsmålet besvares positivt. Det følger av systematikken i KTM at både skipsbøker og bareboat-register er særegne varianter av Russlands offentlige skipsregister.<sup>112</sup>

Det er likevel ikke bare skip som benyttes til kommersielle formål som er underlagt obligatorisk registrering i henhold til KTM-regelsettet. Fartøy som er eid eller drevet av russiske staten skal innføres i det offentlige skipsregisteret uavhengig av hvilke formål de forutsettes å ivareta. Det betyr at føderasjonen påbyr innføring av disse skip i sine

---

<sup>110</sup> Russiske skipsboka finner i Norge sitt motstykke i det norske småbåtregisteret. Fritids- og småbåtregisteret er et sentralt register som reguleres av reglene i lov 26. juni 1998 nr. 47 (småbåtl.). En forskjell må dog fremheves: registrering i den russiske skipsboka er obligatorisk, men innføring av fartøy i småbåtregisteret er frivillig.

<sup>111</sup> Se avsnitt 3.2.

<sup>112</sup> Denne tanken forsvares blant annet i *Mednikov (1999)* s.16. (Forfatteren deltok under forberedelsen av dagens KTM, og ved utgivelsen av *Kommentar til KTM*.) Synspunktet om at skipsbøkene og bareboat-registeret er elementer av en felles for hele landet offentlige skipsregisteret er imidlertid ikke ubestridt blant teoretikere. Diskusjonen har foregått fra tiden før vedtagelsen av KTM. Se ovenfor i pkt. 3.2 om standpunktet til de juristene som motarbeidet forslaget om innføring av dagens tredelte registerordning. Det faller utenfor rammene for denne fremstillingen å gjøre rede for denne debatten. Isteden anbefales artikkelen til Krotov om hvorfor han ikke mener at dagens system ivaretar prinsippet i sivillovboken art. 131 om opprettelse av et *enhetlig* offentlig register. (Se *Krotov* spesielt på s. 3f.)

ordinære skipsregistre også der de benyttes i statlig, ikke kommersiell tjeneste. Derimot nevnes det uttrykkelig at det offentlige skipsregisteret ikke er den rette registerenhet for orlogsfartøy, militære hjelpefartøy og grensepatruljeskip, jfr. KTM art. 34 og registreringsreglene pkt. 15 (1). At slike fartøy unntas fra den obligatoriske registreringen må likevel ikke oppfattes som at staten ikke utøver jurisdiksjon over disse. Deres særlige formål nødvendiggjør at det blir stilt annerledes krav til militær transport med hensyn til konstruksjon og utstyr.<sup>113</sup> Skipene fører russisk flagg og nyter full immunitet mot andre staters jurisdiksjon. Disse registreres følgelig etter adskilt særprosedyre.<sup>114</sup> Der man velger å benytte orlogsfartøy, militære hjelpefartøy og grensepatruljeskip til kommersielle formål *kan* de innføres i statens offentlige skipsregister eller skipsboka. I slike situasjoner innrømmes det altså valgfritt registreringsadgang.

#### 4.5 Bareboat registrering

Russland tillater i dag såvel bareboat-innflagging som bareboat-utflagging. Bareboat-registreringen er en særlig form å innføre et skip i et skipsregister på. Systematikken i KTM forutsetter at bare utenlandske fartøy er gitt adgang til å benytte denne ordningen. Denne type registrering finnes ikke i Norge. I dette avsnittet vil jeg derfor gjøre rede for en del begreper m.v. som det er nødvendig å kjenne til for å forstå ordningen. Registrering av fartøy i bareboat-registereet er for første gang lovregulert i Russland. De fleste av reglene er imidlertid ikke nye, de har eksistert blant annet i sovjetisk praksis.<sup>115</sup>

---

<sup>113</sup> *Kommentar til KTM* § 2 på s. 73.

<sup>114</sup> Dette er i tråd med Havrettskonvensjonen art. 95. Art. 96 i konvensjonen tillater også skip som er eid av det offentlige der disse benyttes i statlig, ikke kommersiell tjeneste å følge særskilte registreringsprosedyrer. Begrunnelsen for denne løsningen her tilsvarende den som gis for særreguleringer for krigsskip. Russland har imidlertid valgt å gjennomføre dette annerledes. Valgt tilnærmingsmåte kan ikke sies å undergrave slike skips særlige stilling og rett til immunitet.

<sup>115</sup> *Mednikov (1999)* s. 17.

#### 4.5.1 Bareboat-certeparti

Definisjonen på et certeparti er en avtale som inngås mellom en bortfrakter og en befrakter om å stille skipets kapasitet (hele eller deler av det) til sistnevntes disposisjon. Det skilles gjerne mellom reise- eller tidscertepatier på den ene siden og bareboat-certepartier på den andre siden. For de to første typer certepartier inngår som en del av reise- eller tidsbortfrakterens forpliktelser å holde skipet bemannet og utrustet når det er stilt til befrakterens disposisjon.

I de tilfellene kontrakten gjelder selve skipet der bortfrakteren ikke har noen forpliktelse med hensyn til bemanning og utrusting av skipet snakker vi om bareboat-certepartier (avtale om leie av "nakne skip"). I henhold til denne type avtale, overlates skipet til bareboat-befrakterens fulle besittelse og kontroll, jfr. definisjonen i KTM art. 211 og Skipsregistreringskonvensjonen 1986 art. 2. Dette betyr at vedkommende pålegges å engasjere kaptein og mannskap, og at han har ansvaret videre for at skipet blir skikkelig utstyrt. Bareboat-befrakteren plikter å betale leie til bortfrakteren som på sin side bærer skipets kapitalkostnad. Befrakteren overtar alle andre utgifter knyttet til driften og vedlikeholdet av det bareboat-befraktede skip. Det sies gjerne at befrakteren setter skipet i fart for sin egen regning.<sup>116</sup>

I motsetning til norsk lovgivning blir bareboat-certepartier særskilt regulert i den russiske sjøloven.<sup>117</sup> Normene for bareboat-certepartier har imidlertid karakter av deklarasjonsrett som forutsettes anvendt så lenge partene ikke bestemmer noe annet, jfr. KTM art. 212. Kravet i KTM art. 214 om at bareboat-certeparti skal inngås i skriftlig form må imidlertid oppfattes som preseptorisk.<sup>118</sup> I motsatt fall vil ikke certepartiets parter kunne overholde gjeldende regler for eksempel tollkontroll, som krever fremleggelse av en rekke dokumenter, deriblant kopi av bareboat-certeparti.

I virkeligheten er skriftlighetskravet nærmest selvsagt, for certepartier er omfattende dokumenter som det brukes mye tid på å tilpasse til det enkelte forhold. Helt individuelt

---

<sup>116</sup> *Falkanger og Bull* s. 407f.

<sup>117</sup> KTM Del XI.

<sup>118</sup> *Kokin* s. 234.



fremforhandlede bareboat-certepartier forekommer imidlertid sjeldent. Det er vanlig i sjøfraktsrelasjoner at partene velger å bruke på forhånd utarbeidede standarddokumenter<sup>119</sup> som grunnlag for sin kontrakt og endrer eller supplerer standardvilkårene med individuelt fremforhandlede vilkår. Sjørettens internasjonale aspekt fører til at bareboat-certepartier styres nesten uten unntak av engelsk rett.<sup>120</sup>

Bareboat-certepartiene er praktiske når et rederi har behov for å ha den fulle operasjonelle kontroll over et skip, men ikke ønsker eller kan eie det.<sup>121</sup>

#### 4.5.2 Det russiske bareboat-registreringsinstituttet

Ovenfor i pkt. 3.2 har jeg omtalt legislative bakgrunn for den ordinære skipsregistreringen i Russland. Her ønsker jeg å redegjøre for årsaken til fremveksten av instituttet for bareboat-registrering i Russland.

Den proteksjonistisk økonomiske politikken<sup>122</sup> som ble ført av Sovjetunionen hadde uheldig utfall: landet strevet med inntjeningen av utenlandsk valuta. Det viste seg at statsbudsjettet manglet valuta til utskifting av gamle og ineffektive skip i sin livsviktige handelsflåte.<sup>123</sup> For å skaffe utenlandsk kapital til finansieringen måtte det etableres en ordning som sikret at långiverne fikk tilstrekkelig sikkerhet. Dette var ikke enkelt i Sovjetunionen, siden landets planøkonomiske forfatning – der alle produksjonsmidlene befant seg i statens eie – ikke hadde utviklet panterettslig lovgivning.

I 1974 ble det gjort en endring i KTM SSSR 1968 som tillot utenlandske skip å seile under sovjetisk flagg, der disse var sluttet på bareboat-certeparti til sovjetiske rederier.

---

<sup>119</sup> I Europa er det vanlig å benytte seg av standardformularer "Barecon 89" eller "Barecon 2001", utarbeidet av Baltic and International Maritime Conference (BIMCO).

<sup>120</sup> *Marius nr. 297 (2003)* s. 17.

<sup>121</sup> Bareboat- certepartier deles gjerne inn i avtaler om operasjonell- og finansiell leie. Dette er nærmere behandlet i *Marius nr. 297 (2003)* s. 18f.

<sup>122</sup> *Stopford* s. 232.

<sup>123</sup> *Kokin* s. 51.

Senere ble det utarbeidet en instruks ”om vilkår og fremgangsmåte for utlevering av skipsdokumenter til skip, som ble sluttet på bareboat-certeparti”. Inntil midten av 1980-årene ble instruksens regler akseptert som gjeldende praksis, noe som medførte klare fordeler for landets økonomi. I 1988 har det sovjetiske ministerrådet<sup>124</sup> truffet en på den tiden på den tiden meget uvanlig avgjørelse: det ble dannet et stort rederiselskap AO ”Sovkomflot” og nærmest hele dets tonnasje ble registrert på Kypros og i andre åpne registre. Store deler av russisk-kontrollert utenlandsk tonnasje, ble i neste omgang bareboat-innflagget i landet igjen. I dette arrangementet ble det mulig for sovjetiske rederier gjennom utenlandsk eierskap å finansiere sovjetisk-kontrollerte skip. Således, tre år før unionens oppløsning har landet funnet en måte å skaffe seg utenlandsk valuta til finansiering av skipsflåten på.<sup>125</sup>

I dag ligger årsakene som begrunner bareboat-innflaggingen til Russland i den skepsisen som utvises fra internasjonale forretningsbanker og investeringsselskaper med hensyn til den sikkerheten den russiske pantelovgivning gir og det konkrete behovet for å seile under russisk flagg.<sup>126</sup> Foruten å dekke behov knyttet til finansieringen gir systemet med parallellregistrering en adgang til å delta i skipsfart på Russlands interne vannområder samt det Kaspiske hav.<sup>127</sup> Bareboat-innflaggede skip oppnår også lave havneavgifter i Russland.

#### 4.5.3 Betingelsene for bareboat-registrering

Bareboat-register er følgelig en registerenhet for utenlandsk-registrerte skip som har blitt stilt til disposisjon for russiske befraktere i henhold til inngått bareboat-certeparti. Registrering av innbefraktede skip utføres i dag i samsvar med bestemmelsene i KTM art. 33 nr. 6, jfr. art. 38 og registreringsreglene kapittel IV. En rekke forhold må være tilstede for at utenlandsk skip skal kunne innføres i det russiske bareboat-registeret.

---

<sup>124</sup> Sovjet Ministrov SSSR.

<sup>125</sup> *Kokin s. 52, Coles s. 47 og Marius nr. 297 (2003) s. 28.*

<sup>126</sup> *Marius nr. 297 (2003) s. 28.*

<sup>127</sup> *Mednikov's speech.*

(1) Først stilles det krav til befrakteren. Det forutsettes at befrakteren, isteden for en eier, oppfyller vilkårene i KTM art. 15 nr. 1.

Dette betyr at vedkommende som certepartiet utroper som befrakter må enten være russisk statsborger eller juridisk person av russisk nasjonalitet. En offentlig institusjon kan også være befrakter i denne sammenheng. Registrering av det innbefraktede skipet medfører at det får russisk nasjonalitet. Formålet med denne regelen er å sikre at Russland skal kunne ha adgang til å øve juridisk, teknisk og operasjonell kontroll overfor det innleide skipet på samme måte som om skipet var i eie av en russisk borger.<sup>128</sup>

(2) Det settes som vilkår for bareboat-registrering at det innbefraktede skip delvis skal ha russisk besetning.

Siden det bareboat-innflaggede skipet tildeles russisk nasjonalitet gjelder samme krav til mannskapets sammensetning som for alle fartøyer med rett til å seile russisk flagg – uansett om denne retten er permanent (ordinær registrering) eller midlertidig (bareboat-innflagging). Det er imidlertid ikke slik at mannskapet utelukkende skal bestå av russiske borgere. Kravet om russisk nasjonalitet er absolutt kun for besetningens ledelse og radiooperatør, jfr. KTM. art. 56.<sup>129</sup>

(3) Det settes som vilkår for bareboat-registrering at certepartiet har en varighet på minst ett år.

Det finnes på den ene siden ingen lovbestemt minste periode for inngåelsen av et bareboat-certeparti. Når man allikevel opererer med en tidsbegrensning på minst ett år for bareboat-innflagging har dette sin årsak i at behovet for flaggendringen for certeparti med kortere varighet ikke anses å være særlig fremtredende og at forvaltningsapparatet kan se seg tjent med å spares for merarbeid i slike tilfeller. Siden flaggendringsprosedyren tar cirka én måned, ville det verken være en fornuftig eller praktisk ordning, sett ut fra ressurs hensyn, å tillate bareboat-registrering for kortere periode.

---

<sup>128</sup> Se avsnitt 3.4.4.

<sup>129</sup> Se avsnitt 3.4.4.

(4) Skipets formelle eier og panthavere må samtykke til overføring av skipet til russisk flagg.

Skipets bortfrakter og långiver vil ha omfattende interesser i skipet. En flaggendring vil berøre deres interesser, siden skipet ikke lenger vil styres av de offentligrettslige normer til staten for primærregistrering. Russiske myndigheter må av den grunn være sikre at beslutningen om flaggendringen er akseptert av alle involverte parter.

(5) Det stilles videre krav til lovgivningen i staten for primærregistrering, ved at det kreves at registerstaten ”ikke forbyr” at skipet seiler under fremmed flagg.

Dette må oppfattes dithen at registerstaten må tillate bareboat-utflagging av skipet, fra primærstaten til russisk flagg. Dersom et skip befinner seg i formelt norsk eierskap og er registrert i NOR<sup>130</sup>, vil det ikke kunne bareboat-utflagges til Russland, fordi Norge ikke tillater en slik ordning.

Folkeretten oppstiller et krav om at regelsettene i registreringsstaten og bareboat-flaggstaten skal være kompatible.<sup>131</sup> Det vil i praksis si at Russlands rettsregler om bareboat-registrering må være forenlige med de materielle reglene som registreringsstaten oppstiller på området. Verken KTM eller registreringsreglene nevner kompatibilitetskravet uttrykkelig. Det er imidlertid ikke ensbetydende med at dette ikke eksisterer i russisk rett. Kompatibilitet er en folkerettslig norm, og ”de folkerettslige prinsipper (...) er en del av [det russiske] rettssystem”, jfr. konstitusjon art. 15 nr. 4.

(6) Skipets tidligere flaggstat (bareboat-utflaggingsstaten) må suspendere sin flaggstatsjurisdiksjon til fordel for Russland.

Her er spørsmålet om hvordan denne suspensjonen er å forstå. Bareboat-registrerte skip er riktignok registrert i to staters skipsregistre. Det er imidlertid mer korrekt å betrakte ordningen som én registrering fordelt på to stater.<sup>132</sup> Bareboat-registrering innebærer nemlig overføring av flaggstatsjurisdiksjonen (dvs. registreringens offentligrettslige funksjoner) fra registerstaten (bareboat-utflaggingsstaten) til bareboat-flaggstaten.

---

<sup>130</sup> Norges ordinære skipsregister.

<sup>131</sup> Kompatibilitetskravets materielle innhold og håndhevelse blir nærmere forklart ved bruk av illustrerende eksempler i *Marius nr. 297 (2003)* s. 44f.

<sup>132</sup> *Marius nr. 29 (2003)* s. 38, 42.

Skipsregistrenes privatrettslige funksjoner (rettighetsregistreringen) beholdes derimot udelt i primær-registerstaten.

Det er dermed en forutsetning at skipets rett til å føre flagget til den opprinnelige registerstaten blir stanset for den perioden skipet får rett til å føre russisk flagg. Den primære skipsregistreringen skal kun suspenderes, og ikke slettes helt. Dette understrekes ytterligere ved at bareboat-registerets opplysninger skal informere om primærstatsregisteret, med ”henvisning” om at det er primærstatens rett som skal anvendes med hensyn til de privatrettslige rettsstiftelser i skipet, jfr. KTM art. 40 og registreringsreglene pkt. 52.

Først når alle disse forholdene er tilstede vil skipet oppfylle kriteriene for bareboat-innflagging i Russland.

(7) Det er imidlertid en forutsetning at for at selve bareboat-registreringen at det innhentes en egen tillatelse til midlertidig overføring av det innbefraktede skipet til russisk flagg.

Slik avgjørelse skal treffes av Mintrans<sup>133</sup> for så vidt det gjelder sjøgående handelsskip, se KTM art. 15, jfr. registreringsreglene pkt. 50 litra 6). Betingelsen om innhenting av nevnte tillatelse er ny i dagens KTM. Tidligere fantes slik regel kun for fiskefartøyer.<sup>134</sup>

(8) Russisk lovgivning inneholder tidsmessige begrensninger i adgangen til bareboat-innflagging.

Det følger av KTM art. 15 nr. 3 at bareboat-registrering kan innvilges for 2 år ad gangen, dog med mulighet for senere forlengelse. Registreringsperioden skal ikke i noen tilfeller overstige certepartiets lengde.<sup>135</sup> Dette vil i praksis si at der skipet sluttes for tre år, skal det først innføres i registeret for 2 års periode, men det kan forlenges etter

---

<sup>133</sup> For fiskefartøy treffes avgjørelse av Goskomrybolovstvo.

<sup>134</sup> *Mednikov (1999)* s. 17.

<sup>135</sup> Kravet om maksimal lengde er formulert i samsvar med folkerettslig sedvane (jfr. Skipsregistreringskonvensjonen art. 12 nr. 1 (ikke i kraft)) og lovreguleringer i andre land som tillater bareboat-registrering.

dette for enda ett år. Man må være oppmerksom på det alt nevnte vilkåret for bareboat-innflaggingen at certepartiet har en varighet på minst ett år.<sup>136</sup>

#### 4.5.4 Den praktiske fremgangsmåten

Jeg vil nå vise hvordan den som ønsker å bareboat-registrere et skip i Russland i praksis må gå frem.

Det forutsettes i det følgende at det er brakt på det rene at staten for den primære registreringen tillater bareboat-utflagging, samtidig som regelverket i vedkommende stat er kompatibel med de russiske reglene.

Hvem kan forlange at skipet innføres i registeret?

KTM art. 38 nr. 1 (2) nevner uttrykkelig at registreringen skal skje på bakgrunn av ”begjæringen fra befrakteren”. Registerføreren må således se på hvem certepartiet utroper som bareboat-befrakter. Registreringsbegjæringen må være skriftlig<sup>137</sup>, og denne må fremlegges havnefogden sammen med et utfylt søknadsskjema<sup>138</sup>, som inneholder alle skipets spesifikasjoner. Det er imidlertid slik at havnefogden må få kjennskap til både skipets eier og innehavere av registrerte heftelser i skipet. Alle rettighetshavere må på forhånd ha gitt sitt skriftlige samtykke til at skipets bareboat-utflagging. Det påligger befrakteren av skipet å legge frem denne informasjonen.<sup>139</sup> Verken skipets eier eller panthavere kan på egen hånd kreve at skipets innføres i registeret.

Følgelig er det kun befrakter alene som kan forlange skipet innført i bareboat-registeret.

Registreringsprosedyren innledes ved at dokumentene mottas av registerføreren som normalt innfører det i dokumentjournalen (*kniga utsjeta*), jfr. registreringsreglene pkt. 36. Den som begjærer dokumentene registrert får så en kvittering over hvilke dokumenter som er mottatt og dato for når disse ble mottatt av registerføreren, jfr. pkt. 37. Registreringens rettsfølger inntreffer først

---

<sup>136</sup> Se underpunkt (3) her i avsnittet.

<sup>137</sup> *Kommentar til KTM* § 2 s. 77.

<sup>138</sup> Skjemaet er å finne blant vedlegg til registreringsreglene. Skjemaet (oversatt av meg) følger vedlagt oppgaven.

<sup>139</sup> Hvilke dokumenter som må fremlegges er behandlet i avsnitt 4.8.

etter den endelige innføringen av opplysninger i registeret og innføringen blir endelig etter at det er foretatt kontroll av at lovens betingelser er overholdt, jfr. registreringsreglene pkt. 57 jfr. 26.

#### 4.6 Skipsbyggingsregisteret<sup>140</sup>

Det er ikke bare seilende skip som må finansieres ved lån. Lånebehovet oppstår allerede når et skip skal bygges, som igjen etterfølges av behovet for å pantsette materialer og annet som anskaffes til byggingen, og for å pantsette selve skipet etterhvert som det vokser frem. Bygging av skip er veldig kostnadskrevenne affære, der de fleste involverte parter vil ha et ønske om å få fastslått på betryggende måte hvem eier nybygget. Skipsbyggingsregister (*reestr strojastjsijsja sudov*)<sup>141</sup> er etablert nettopp for dette formålet. Registeret er ikke listet opp i KTM art. 33 sammen med de tre offentlige registerenheter som har blitt omtalt ovenfor. Registrering i det russiske skipsbyggingsregisteret skal utføres på bakgrunn av egne regler i KTM art. 376 og 377, og i registreringsreglene kap. V.

Grunnen til at skipsbyggingsregisteret ikke nevnes blant de øvrige av landets skipsregistre i KTM art. 33 er antagelig det at skip som innføres i registeret er ennå ikke ”skip” i KTM’s forstand<sup>142</sup> og at registeret tjener kun den privatrettslige av skipsregistreringens funksjoner<sup>143</sup>. Gjennom registreringen får man rettstiftelser i skipet på samme måte som om de ville vært registrert i de egentlige skipsregistre. Registerenheten inneholder opplysninger om nybyggets tekniske data, om de eksisterende og opphørte rettigheter til nybygget, samt oversikt over rettighetshavere i slike formuesgoder.

I skipsbyggingsregisteret kan det registreres rettstiftelser i ethvert skip, uansett deres størrelse eller formål. På dette punktet skiller registeret seg fra sitt norske ekvivalent der

---

<sup>140</sup> I medhold av sjøl. § 31 er det i Norge opprettet motstykke til det registeret som omtales her: norsk skipsbyggingsregister.

<sup>141</sup> Også omtalt i avsnitt 3.4.1.

<sup>142</sup> Se avsnitt 3.4.1.

<sup>143</sup> Registreringens funksjoner omtales i avsnitt 2.4.1.

det forutsettes at rettstiftelsene kun kan innføres der det ferdige skipet vil få en lengde på ti meter eller mer, jfr. sjøl. § 31 (2).

Innføring i det russiske skipsbyggingsregisteret kan skje så snart kjølen på skipet er lagt eller tilsvarende omfang arbeid har funnet sted. Også her skiller registeret fra sitt norske motstykke der registreringen er mulig allerede når det foreligger en kontrakt om bygging av skipet.

Endelig må det påpekes at mens bestillerens nasjonalitet ikke tillegges betydning i Norge, kan rettstiftelser i det russiske skipsbyggingsregisteret registreres kun av føderasjonens borgere, jfr. KTM art. 376 nr. 2.

#### 4.7 Registerførere

Russland tilhører den gruppe land der skipsregistreringen ikke er sentralisert, men blir utført i havner, jfr. KTM art. 35 nr. 1 og registreringsreglene kapittel II.<sup>144</sup> Det finnes følgelig en liste over handelshavner<sup>145</sup> som er godkjent av Mintrans for dette formålet, og havnefogdene, også kalt havnekapteiner (*kapitan morskogo trgovogo porta*) er blitt bemyndiget til å foreta innføringen av skip i *det offentlige skipsregisteret*.

Tradisjonelt i sovjettiden ble skipsregistreringen oppfattet som administrativ virksomhet, med havnekapteiner som registerførere. Under utarbeidelsen av ordningen for rettighetsregistreringen ville man endre på dette – tanken var at skipsregistreringens privatrettslige funksjon burde forvaltes av organer innen rettspleien.<sup>146</sup> ”Fedrene” til KTM fant det likevel hensiktsmessig at registerføringen av skip også i fremtiden skulle bli utført av havnekapteinene. Skipsregistrene i dag er løsrevet fra domstolsverket, med

---

<sup>144</sup> Det desentraliserte systemet i Russland kan sammenlignes med det som man tradisjonelt hadde i Storbritania der det fantes så mange som 112 ulike registreringshavner. Systemet ble imidlertid avskaffet i 1993 når Section 1 of the 1993 Merchant Shipping Act innførte Central Registry for British ships. (*Hodges & Hill* s. 18).

<sup>145</sup> Listen består i dag av 43 handelshavner, disse er inntatt som vedlegg 1 til registreringsreglene. Listen følger vedlagt oppgaven.

<sup>146</sup> Se avsnitt 3.3 under (1).



Mintrans som øverste forvaltningsinstans. Den *radikale* organisatoriske endringen som var forventet på området på grunn av rettighetsregistreringen har altså ikke funnet sted.

Registerføring av fartøy i *skipsboka* KTM art. 35 nr. 2 utføres av de samme organer som besørger den tekniske kontroll og klassifikasjon på disse skipene, det vil si av henholdsvis Gosinspektsija og Jahtejnyj registr.<sup>147</sup>

Det kan være interessant å se på den administrative funksjonsfordelingen.

Havnekapteiner har til oppgave å registrere skip og utstede dokumentasjon som bekrefter at registreringen har skjedd, jfr. registreringsreglene pkt. 11. Det påligger dog Mintrans som øverste forvaltningsinstans i denne forbindelse å føre tilsyn med registreringsvirksomheten til havnekapteinene, jfr. registreringsreglene pkt. 12.

Det er skipets eier som tar valget med hensyn til hvilken av handelshavnene som skal være skipets registreringssted, jfr. registreringsreglene pkt. 5. For innbefraktet skip som forutsettes å innføres i bareboat-register treffes det valget av befrakteren. Skipets eier er videre fri til å endre fartøyets registerhavn. Det må riktignok påpekes at en slik endring vil lede til endring av skipets registreringsnummer og til utskifting av all tidligere utstedt dokumentasjon, jfr. registreringsreglene pkt. 92, 93 og 110.

Rettighetene i skip som befinner seg på byggestadiet skal etter KTM art. 376 nr. 4 innføres i den registerhavn som ligger nærmest byggeverftet, slik at her har eieren ingen valgrett.

#### 4.8 Nødvendig dokumentasjon for registrering

Det er dokumenter som registreres, og foruten innholdet i dem stilles det også krav til dokumenters utforming, jfr. registreringsreglene pkt. 40 – 47. Man må være klar over at sammenlignet med såvel norsk som engelsk kontraktsrett, legger russisk rettsorden helt

---

<sup>147</sup> Se avsnitt 4.4.

betydelig vekt på at inngåtte avtaler skal ha skriftlig form og må i noen tilfeller sertifiseres av notarius publicus.<sup>148</sup>

Dokumentene som registreres må følgelig samsvare med de krav som den russiske lovgivningen oppstiller, samt inneholde de nødvendige opplysninger for registrering av rettigheter i skipet. Dokumentet skal være skrevet helt ut, ingen forkortelser godtas. De må følgelig inneholde alle av skipets karakteristikk og hvilken type rettighet som kreves innført i registeret. I de tilfeller lovgivningen krever det må dokumentene være notarialt bekreftet og påheftet med nødvendige stempler.

Dokumentene som forlanges registrert må være skrevet på *russisk*. Offisielle utenlandske dokumenter må være stadfestet hos de diplomatiske representanter av Russland eller hos russiske konsulatene i utlandet. Der dokumentene er inngått på annet språk enn russisk, må de vedlegges oversettelse som er utført av autoriserte fagfolk.

Alle dokumenter må fremlegges i to eksemplarer, hvorav det ene er originalen (denne leveres tilbake til rettighetseieren etter registreringen).

- (1) Registreringsreglene pkt. 32 angir oversikt over dokumenter som skal fremlegges for den ordinære registrering av skip og rettigheter i landets offentlige register:
  - et utfylt søknadsskjema<sup>149</sup> som inneholder alle av skipets spesifikasjoner.
  - hjemmelsdokumenter for eierens adkomst til skipet, samt for andre rettighetshavere (kjøpskontrakte, skipsbyggingsavtale og andre)
  - målebrevet
  - sjødyktighetssertifikatet
  - klasesertifikatet
  - passasjersertifikat (for passasjer-fartøy)
- (2) Registreringsreglene pkt. 51 angir oversikt over dokumenter som skal fremlegges for bareboat-registrering:
  - et utfylt søknadsskjema som inneholder alle av skipets spesifikasjoner.

---

<sup>148</sup> *Falileev* i introduksjon til kap. 3 og *Butler* s. 378. Se også om notarialtbekreftelse av pantsettelsesavtaler i avsnitt 3.4.3, særlig note 88 og 89.

<sup>149</sup> Vedlegg N 2 til registreringsreglene.

- utskrift fra registeret i staten for primærregistreringene som viser eier- og heftelsesforholdet i skipet
- skriftlig samtykke til flaggskifte fra skipets eier og alle rettighetshavere i skipet
- beviserklæring gitt av kompetente myndigheter i staten for primærregistreringene om at skipets rett til å føre vedkommene stats flagg er suspendert
- bareboat-certeparti, original og kopi
- målebrevet
- passasjersertifikat (for passasjer-fartøy)
- IMO-identifikasjonsnummer
- bevis for at befrakteren har russisk nasjonalitet
- Mintrans' avgjørelse om at skipet er innvilget en midlertidig rett til å seile under russisk flagg og skipets navneattest utstedt av Mintrans

#### 4.9 Registrerte opplysninger

Hvilke opplysninger skal innføres i det offentlige registeret er regulert i KTM art. 39 og registreringsreglene pkt. 19 – 24. Det offentlige registeret er bygget opp omkring adskilte avdelinger, som hver inneholder opplysninger om skipet.

Avdeling én inneholder skipets *grunnleggende spesifikasjoner*, så som:

- skipets nåværende og forhenværende navn, registreringssted/-havn for tidligere registrering og når denne ble annullert
- IMO-identifikasjonsnummer
- Kjenningssignalet
- Identifikasjon av byggeverksted, hvor og når skipet ble bygget
- Skipets type, bruksområde, hvor det forutsettes å seile
- grunnleggende tekniske karakteristikk, herunder dets tonnasje (brutto og netto) og andre måleenheter.

Det neste avdeling inneholder – *rettighetsavdelingen* – inneholder opplysninger om personene som har eiendomsrett til eller retten til ”økonomisk kontroll eller operativ styring” av skipet, samt vedkommendes koordinater.

Tredje avdeling – *heftelsesavdelingen*. Her innføres informasjonen om rettsstiftelser som ikke kan innføres i registerets del to. Dette vil si anmerkninger om rettighetsbegrensningene av eiendomsretten og andre rettsheftelser, hvis innhold må nøyaktig angis. Det må informeres hvem er rettighetshavere, og angis deres koordinater.

Etter KTM art. 40 og registreringsreglene pkt. 52, 53 skal bareboat-registeret angi følgende opplysninger:

- skipets navn
- eierns navn og adresse
- bareboat-befracters navn og adresse
- dato for inngåelsen av bareboat-certeparti og dets varighet
- utløpsdato for perioden der skipet er innvilget rett til å føre russisk flagg
- opplysninger om skipets primære register, med henvisningen om at primærstatens lovgivning forutsettes anvendt med hensyn til eiendomsretten, panteheftelser og lignende rettsheftelser i skipet.
- IMO-identifikasjonsnummer

Panthaverens og andre av skipets kreditorer kan kreve at opplysninger om dem og deres rettstiftelser skal innføres også i dette registeret (i tillegg til primærstatens).

#### 4.10 Dokumentasjon utstedt som bevis for registreringen

Når et skip innføres i det ordinære offentlige registeret, skal havnekapteinen utstede ”sertifikat om retten til å seile under russisk flagg”, altså det man i Norge kaller for nasjonalitetsbevis. Dette følger egentlig ikke direkte av noen bestemmelser i KTM, men reguleres av registreringsreglene pkt. 107.

Samtidig med nasjonalitetsbeviset blir det utstedt et bevis for eiendomsretten til skipet. Disse dokumentene skal alltid være på skipet. Andre av skipets dokumenter (*sudovye dokumenty*) er nærmere angitt i KTM art. 25 og flestparten av disse dokumentene utstedes ikke av havnekapteinen, men av institusjon Morskoy registr.

Skipsregistreringen i det offentlige registeret har som nevnt også en privatrettslig side, ved at alle rettigheter og heftelser i skipet blir anmerket. Det utstedes følgelig også en bekreftelse på denne rettighetsregistreringen. Selv om denne type sertifikat ikke regnes som skipets dokumenter på linje med de som KTM art. 25 lister opp, vil den tjene som bevis for offentlig registrering av skipet.

Som bevis på at skipet er blitt bareboat-innflagget utstedes det nasjonalitetsbevis for den perioden skipet har blitt innvilget retten til å føre russisk flagg, jfr. KTM art. 38 nr. 2 og registreringsreglene pkt. 55. Det viste seg imidlertid i praksis at det ikke var tilstrekkelig med kun ett sertifikat, derfor blir det nå også utstedt sertifikat om registrering av rettsstiftelser, jfr. forutsetningene i registreringsreglene pkt. 107.<sup>150</sup> Dette dokumentet benyttes for registrering av rettigheter til bareboat-befrakteren.

#### 4.11 Prosessuelle frister<sup>151</sup>

I følge KTM art. 42 forutsettes at ferdigbygget skip innføres i det offentlige skipsregisteret eller skipsboka i løpet av én måned fra sjøsettingsdatoen, dette forutsatt at skipet befinner seg i landet.<sup>152</sup> Hvis skipet under bygging var registrert i skipsbyggingsregisteret, må det tas ut av dette registeret og føres inn i en av skipsregistre når det ferdigstilles.

For førstegangsregistrering av nye skip som erverves i utlandet opererer bestemmelsen med tilsvarende frist på én måned, men denne begynner først å løpe fra den dagen skipet ankommer en russisk havn. Skipet ervervet i utlandet vil normalt ha rett til å seile under russisk flagg fra tiden før det ankommer et russisk havn, det vil si før det blir innført i ett av russiske skipsregistre. Årsaken til dette er at russiske konsulater i utlandet er bemyndiget til å utstede et midlertidig bevis for retten til å føre russisk flagg til skipet, jfr. KTM art. 16 nr. 2. Dette beviset må imidlertid ikke blandes med nasjonalitetsbeviset utstedt som følge av registreringen. Det midlertidige flaggbeviset utstedes av konsulatvesenet og er kun gyldig frem til skipet registreres på ordinær måte, og uansett ikke mer enn i seks måneder. Siden det midlertidige beviset gjelder kun i et halvt år, og KTM ikke gir adgang til forlengelsen, må skipet registreres i løpet av én måned fra skipets ankomst i et russisk handelshavn, men ikke senere enn seks måneder fra utstedelsesdato for beviset.

---

<sup>150</sup> Mednikov (1999) s. 17.

<sup>151</sup> Dette må leses med utgangspunkt i avsnitt 3.4.1 som omhandler de ulike fasene i et skips liv.

<sup>152</sup> For når sjøsettingen anses for å ha skjedd, se avsnitt 3.4.1.

Reglene for bareboat-innflagging opererer også med frist på én måned. Denne regnes dog fra den dagen tillatelsen til bareboat-innflagging ble gitt av Mintrans, jfr. registreringsreglene pkt. 56.

Skipet skal normalt slettes fra et register innen syv dager etter at eieren har fremsatt sin begjæring om det, jfr. registreringsreglene pkt. 106. Skipets eier må forlange at fartøyet slettes fra registeret når det har sunket, forsvunnet eller av andre grunner mistet sine skipsegenskaper. I slike tilfeller opereres det dog med andre til dels skjønnsmessige tidsfrister, se registreringsreglene pkt. 106, jfr. 98 – 100. Tanken må være at slettelse fra registeret er et viktig steg, og det må av den grunn innrømmes nok tid for å undersøke hvorvidt skipets påståtte ”død” faktisk har inntrådt. Det påligger eieren å fremlegge de nødvendige dokumenter i slike tilfeller.

#### 4.12 Slettelse av registerets opplysninger

Ved slettelse i skipsregisteret må det skjelnes mellom slettelse av selve skipet og slettelse av registrerte rettigheter.

Grunner for slettelse av selve skipet er uttømmende angitt i KTM art. 47. Kort kan nevnes at skipet slettes når det ikke lenger anses som et skip i KTM forstand, eller når det ikke lenger befinner seg i russisk eie (befraktning for bareboat-innflaggede skip).

Heftelsene slettes som følge av at de opphører, blir ettergitt o.l. Det blir imidlertid ført anmerkninger om hva som har vært registrert. Dette følger av sammenhengen i registreringsreglene og tanken om ”sammenhengende transaksjon”<sup>153</sup> bak rettighetsregistreringssystemet i sin alminnelighet.

Det er relativt klart beskrevet i KTM hvorledes et skip skal innføres i bareboat-register og hvordan det skal slettes. Registreringsreglene art. 97 bestemmer at det innbefraktede skipet slettes ved certepartiets (og tilleggsfristens) utløp når skipet ikke lenger har rett til

---

<sup>153</sup> Prinsippet forklares i avsnitt 3.3.

å føre russisk flagg. Den russiske befrakteren returnerer det midlertidige nasjonalitetsbeviset til havnekapteinen.

Reglene angir slettelse av skip ved en regulær prosedyre. Der det oppstår en tvist mellom befrakter og eier (bortfrakter) om sletting av skipet fra registeret, er ikke det uten videre klart hvordan denne skal løses. I det det kan tenkes at eieren har et ønske om tilbakelevering av skipet for eksempel som følge av mislighold fra befrakteren, kan den sistnevnte ved formell prosedyre trenere slettingen av skipet og bruke dette som en måte å unngå å etterkomme eierens krav på. Der befrakter motsetter seg kansellering av bareboat-certeparti på materielt grunnlag må konflikten løses gjennom rettsapparatet før skipet kan slettes. Det finnes eksempler på slik praksis,<sup>154</sup> og av denne grunn har den russiske lovgivningen i noen tilfeller blitt oppfattet som befraktervennlig.

#### 4.13 Kostnader med registreringen

Russland – til forskjell fra mange andre registreringsland – har i dag ingen årlig skatt på tonnasje. Men det finnes registreringsgebyr og visse bokføringsavgifter. Disse skal i følge KTM art. 36 og registreringsreglene pkt. 13 bestemmes av den russiske lovgivningen. Ved endringslov 2. november 2004 N 127-FZ har det blitt vedtatt endringer i lov ”Om offentlige gebyrer” som angir registreringsgebyrene og bokføringsavgifter i forbindelse med skipsregistrering.

Kostnadene knyttet til registrering av skip beløper seg i dag på omtrent \$120 per registrert fartøy – antagelig er de i dag lavest i verden.<sup>155</sup>

---

<sup>154</sup> *Marius nr 297(2003)* s. 49.

<sup>155</sup> Kostnadsantydningen er gitt av Vladimir A Mednikov, på IBA's International Maritime Law conference, holdt i Russland i juni 2002. Jeg viser i denne forbindelse til samtale jeg har hatt med Mednikov i november 2004, hvor han opplyste at det har ikke skjedd drastiske endringer med hensyn til registreringsprisen.

#### 4.14 Sanksjoner som følge av skipet ikke registreres

KTM art. 51 sier at personer som unnviker å registrere skipet, samt som ikke overholder informasjonsplikt med hensyn til opplysninger om skipets endringer skal holdes ansvarlig. Her vil administrative sanksjoner i tråd med den russiske lovgivning kunne iverksettes.



## **5 Arbeidet mot Russlands offentlige internasjonale skipsregister.**

For et land ligger det mye prestisje i å ha en nasjonal flåte av en viss størrelse. Det er en av grunnene til den intense konkurransen mellom forskjellige stater om å tiltrekke seg tonnasje.

Når cirka 70 % av den russisk-kontrollerte flåte regnes å være registrert i fremmede registre har dette sin årsak i at ved å velge denne løsning unngår russiske rederier de skattemessige og næringsrettslige reguleringer som oppstilles av den russiske lovgivningen.<sup>156</sup> For å skape gunstige betingelser for russiske redere og dermed tiltrekke fremmed registrert tonnasje under russisk flagg, har Mintrans i samarbeid med Union for russiske rederier<sup>157</sup> utarbeidet et lovutkast om innføring av Russlands internasjonale skipsregister.<sup>158</sup> Det planlagte registeret forutsettes å være et konkurransedyktig register som ivaretar såvel statens som de maritime organisasjoners interesser. Lovforslaget har en særskilt skatteregime som sin forutsetning og har allerede vært behandlet av alle relevante ministerier. Ministeriet for skatter og Ministeriet for finanser er sterke motstandere av forslaget, i det de er skeptiske til å gi russiske virksomheter adgang til Russlands internasjonale skipsregister på grunn av tap i skatteinntekter. Dette er grunnen til at lovforslaget i januar 2005 ennå ikke blitt forelagt for Dumaen.

---

<sup>156</sup> Se avsnitt 2.4.2 og 2.2 nærmere.

<sup>157</sup> Forkortet SOROSS.

<sup>158</sup> Det planlagte registeret hører til kategorien nasjonale-annet registre, som omtales i 2.4.2.

## 6 Konklusjon.

I denne avhandlingen har jeg vist at selv om skipsregistreringens *offentligrettslige funksjon* i det store og hele har sammenfallende rettsvirkninger etter henholdsvis russisk og norsk rett, så er ikke forholdet slik når det gjelder *registreringen av de privatrettslige rettigheter* i skip. Registreringshandlingen fører her til at det etableres gyldige rettstiftelser i skipet, noe som er ganske annerledes fra rettsvernsvirkningen. Offentlig registrering av dokumenter er altså nødvendig i Russland for anerkjennelsen av rettighetens eksistens og er dermed det eneste beviset for en omtvistet rett som tillates ført i rettssalen. Den autoritære ordningens strenghet har bakgrunn dels i det russiske folks mentalitet og dels i vedvarende rettstradisjoner.

Landets lovgivning, særlig den privatrettslige delen, går gjennom en modningsprosess og gir således grobunn for mange rettslige diskusjoner. Den endelige utformingen av registreringssystemet for skip har blitt utsatt for kritikk fra flere hold. Jeg oppfatter imidlertid diskusjonen som meget rettsteoretisk, for de aspektene som tas opp får ingen eller liten utslag i det praktiske liv. Men det finnes også unntak.

Jeg har viet lovforslaget om Russlands offentlige internasjonale skipsregister mer oppmerksomhet enn avhandlingens tittel kanskje skulle tilsi. Jeg ville på denne måten illustrere at russisk flåte ikke opplever sin glanstid. Lovforslaget indikerer imidlertid at man i fremtiden muligens vil oppleve ytterligere omdannelser av systemet.

## Litteraturliste

### **Bøker:**

- Boe* Boe, Erik "Innføring i juss". Utgitt av Tano Aschehoug AS, Oslo 1996.  
ISBN 82-518-3453-8
- Butler* Butler, William E. "*Russian Law*", 2<sup>nd</sup> edition. Oxford University Press, New York 2003.  
ISBN 0-19-925400-1
- Coles* Coles, Richard M. F. & Ready, Nigel P. "*Ship Registration: Law and Practice*". LLP, London – Hong Kong 2002.  
ISBN 1-84311-119-5
- Eckhoff* Eckhoff, Torstein "*Rettskildelære*", 5.utg (ved Jan E. Helgesen). Universitetsforlaget, Oslo 2001.  
ISBN 82-518-3988-2
- Egiazarov* Egiazarov, Vladimir A. "*Transportnoe pravo, uchebnik*", 2oe izdanie. ZAO "Justisinform", Moskva 2004.  
ISBN 5-7205-0536-9
- Falileev* Falileev, P.A. "*Ipoteka morskikh sudov*". Mezjdunarodnye otnosjenija, 1997. Fremstillingen er gjort tilgjengelig i sin helhet på  
[http://www.fortisjuris.ru/FalileevPA\\_Publications/index.htm](http://www.fortisjuris.ru/FalileevPA_Publications/index.htm)
- Falkanger* Falkanger, Thor "*Tingsrett*", 5. utgave.  
Universitetsforlaget, Oslo 2000.  
ISBN 82-90260-46-6
- Falkanger og Bull* Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob "*Innføring i sjørett*", 6. utgave. Sjørettsfondet, Oslo 2004.  
ISBN 82-00-12952-7

- Hodges & Hill* Hodges, Susan and Hill, Christopher “*Principles of Maritime Law*”. LLP, London – Hong Kong 2001.  
ISBN 1-85978-998-6
- Ivanov* Ivanov, G. G. “*Pravovoje regulirovanie morskogo sudohodstva v Rossijskoj Federacii*” – M.: Spark, 2002.  
ISBN 5-88914-180-5
- Kokin* “*Juridicheskaij spravocnik po trgovomu moreplavaniju*”, red. Kokin, A. S. – M.: Spark, 2002.  
ISBN 5-88914-190-2
- Kommentar til GK I* “*Kommentarij k Grazhdanskomu Kodeksu Rossijskoj Federacii, chasti pervoj*”, red. Abova, T. E. , Kobalkin A.J. Jurajt-M., Moskva, 2004.  
ISBN 5-94879-147-5
- Kommentar til KTM* “*Kommentarij k Kodeksu trgovogo moreplavanija Rossijskoj Federacii*”, red. Ivanov, G. G. – M.: Spark, 2000.  
ISBN 5-88914-136-8
- Russisk juridisk leksikon (1999)* “*Rossijskaja Juridicheskaja enciklopedija*”, red. Suharev A. Ja. – Infra-M. Moskva 1999  
ISBN 5-86225-925-2
- Sklovskij* Sklovskij, K. I. “*Sobstvennost’ v grazhdanskom prave. Utsjebno-praktitsjeskoe posobie.*”, // Delo - Moskva, 1999.
- Stopford* Stopford, Martin “*Maritime Economics*” (2<sup>nd</sup> edition).  
London 1997.  
ISBN 0-415-15410-7
- Saidov* Saidov, A. H. “*Sravniteljnoe pravovedenie (osnovnye pravovye sistemy sovremennosti)*”: Uchebnik / Pod red. V. A. Tumanova. – M. : Jurist’, 2003. – 448 s.  
ISBN 5-7975-0334-4

### Periodiske utgivelser og artikler:

- Krotov* Krotov M. V. "Voprosy gosudarstvennoj registratsii prav na morskije suda", artikkelen tilgjengelig på:  
<http://www.lawportal.ru/script/cntsource.asp?cntID=100010100>  
[sitert 27.09.2004]
- Marius nr. 3 (1975)* Marius nr. 3 (1975), "Skipsbegrepet. Skips nasjonalitet. Skipsmåling og -identifisering", Brækhus. Sjørettsfondet, Oslo 1975.
- Marius nr. 297 (2003)* Marius nr. 297 (2003), "Bareboat ("parallell-") registrering av skip – i jus og praksis, Mats E. Sæther. Sjørettsfondet, Oslo 2003.
- Mednikov's speech* "On the register" Artikkelen er en redigert versjon av foredraget til Vladimir A. Mednikov som ble holdt på IBA's International Maritime Law conference i Russland i juni 2002. Publisert på  
[http://www.maritimeadvocate.com/i20\\_russ.php](http://www.maritimeadvocate.com/i20_russ.php)  
[sitert 30.09.2004]
- Mednikov (1999)* "Zalog kak sposob obespechenija ispolnenija objazateljstv v torgovom sudohodstve. Rossijskoe zakonodateljstvo i pravoprimeniteljnaja praktika"// Materialy mezhdunarodnogo rabotsjego seminaru. Utgitt av Mintrans RF med assistanse av Russlands Høyeste Arbitrazh domstol. – Moskva, oktober 1999. S. 15 – 19.
- Rusetskij* Rusetskij A. E. "Ipoteka morskikh sudov soglasno Rossijskomu zakonodateljstvu", Mai 2001. Artikkelen er tilgjengelig på:  
[http://www.tarasei.narod.ru/read/st3.htm#\\_Toc15736579](http://www.tarasei.narod.ru/read/st3.htm#_Toc15736579)  
[sitert 20.10.2004]
- TfR nr 4 (1997)* Tidsskrift for rettsvitenskap Årg 110, h 4 1997, "Russian legislation and different models. Some observation on comparative law", Cordero Moss, Giuditta. Universitetsforlaget, Oslo 1997.

*TfR nr 5 (2000)*

Tidsskrift for rettsvitenskap Årg 113, h 5 2000, ”*Utsnitt av kreditorvernet i russisk rett*”, Irgens-Jensen, Harald. Universitetsforlaget, Oslo 2000.

*Tsjubarov*

Tsjubarov V.V. ”*Voprosy gosudarstvennoj registratsii prav na nedvizhimoje imustjestvo i sdelok s nimi*”, // Problemy sovremennogo grazhdanskogo prava: Sbornik statej.- M.,- Gorodets, 2000, s. 145 – 172

**Russiske lover, dekreter mv:**

konstitusjon

Russlands føderale konstitusjon 12.12.1993.

KTM

Lov om handelssjøfart for den Russiske Føderasjonen 30.04.99 N81-F3.

KVVT

Lov om innenriks vanntransport for den Russiske Føderasjonen 07.03.01 N 24-F3.

luftfartsloven

Den russiske luftfartsloven 19. mars 1997 N 60-FZ.

panteloven

Den føderale lov ”Om hypotek (panterett i fast eiendom)” 16.07.98 N 102-FZ.

registreringsloven

Den russiske føderale lov ”Om offentlig registrering av rettigheter i fast eiendom og transaksjoner med den” 1997.

registreringsreglene 1971

”Regler for registrering av skip i handelshavn” 1971.

registreringsreglene

”Regler for registrering av skip og rettigheter i dem i handelshavn for sjøfart” stadfestet av Mintrans RF ved et ordre av 29. november 2000 N 145.

registreringsreglene 2001

”Regler for registrering av fiskefartøy og rettigheter i dem i fiskehavn” stadfestet av Mintrans RF ved et ordre av 31. januar 2001 N 30.

sivillovboken

Den russiske sivillovboken. Første del 30.11.94 N 51-FZ.

sjøl.

Lov om sjøfarten (sjøloven) 24. juni 1994 nr. 39.

småbåtl.

Lov om fritids- og småbåter 26. juni 1998 nr. 47.

registreringsreglene 1971

”Regler for registrering av skip i handelshavn” 1971

registreringsreglene

”Regler for registrering av skip og rettigheter i dem i handelshavn for sjøfart” stadfestet av Mintrans RF ved et ordre av 29. november 2000 N 145.

- registreringsreglene 2001      ”Regler for registrering av fiskefartøy og rettigheter i dem i fiskehavn” stadfestet av Goskomrybolovstvo ved et ordre av 31. januar 2001 N 30.
- klassifikasjonsreglene 2003      ”Regler for klassifikasjon av skip og stasjonære sjøplattformer” stadfestet av Mintrans ved et ordre av 31. januar 2003 N 160.

**Internasjonale konvensjoner:**

- Havrettskonvensjonen      United Nations Convention on the Law of the Sea (1982).
- Skipregistreringskonvensjonen 1986      United Nations Convention on Conditions for registration of Ships 1986.
- Panterettskonvensjonen 1993      International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993.

## **Vedlegg 1: Forkortelser benyttet i fremstillingen**

### **Lover, konvensjoner mv.:**

Havrettskonvensjonen	United Nations Convention on the Law of the Sea (1982)
konstitusjon	Russlands føderale konstitusjon 12.12.1993
KTM	Den russiske lov om handelssjøfart 30.04.99 N 81-FZ
KVVT	Den russiske lov om innenriks vanntransport 07.03.01 N 24-FZ
luftfartsloven	den russiske luftfartsloven 19. mars 1997 N 60-FZ
NISl	Den norske lov om internasjonalt skipsregister 12. juni 1987 nr. 90
panteloven	Den føderale lov "Om hypotek (panterett i fast eiendom)" 16.07.98 N 102-FZ.
Panterettskonvensjonen 1993	International Convention on Maritime Liens and Mortgages (1993)
Skipsregistreringskonvensjonen 1986	United Nations Convention on Conditions for registration of Ships 1986
registreringsloven	Den russiske føderale lov "Om offentlig registrering av rettigheter i fast eiendom og transaksjoner med den" 1997
registreringsreglene 1971	"Regler for registrering av skip i handelshavn" 1971
registreringsreglene	"Regler for registrering av skip og rettigheter i dem i handelshavn for sjøfart" stadfestet av Mintrans RF ved et ordre av 29. november 2000 N 145.
registreringsreglene 2001	"Regler for registrering av fiskefartøy og rettigheter i dem i fiskehavn" stadfestet av Goskomrybolovstvo ved et ordre av 31. januar 2001 N 30
klassifikasjonsreglene 2003	"Regler for klassifikasjon av skip og stasjonære sjøplattformer" stadfestet av Mintrans ved et ordre av 31. januar 2003 N 160
sivillovboken (GK)	Den russiske sivillovboken. Første del 30.11.94 N 51-FZ
sjøl.	Lov om sjøfarten (sjøloven) 24. juni 1994 nr. 39
småbåtl.	Lov om fritids- og småbåter 26. juni 1998 nr. 47

### **Andre forkortelser:**

NOR	Det ordinære norske skipsregisteret
NIS	Norsk internasjonalt register
MMF SSSR	Det sovjetiske ministeriet for sjøgående flåte



NKVT SSSR:	Det såkalte Folkets kommissariat for vanntransport i sovjettiden
Mintrans RFSFR:	Det sovjetisk-russiske ministeriet for transport
Mintrans	Ministeriet for transport av Den russiske føderasjonen
Minrybhoz RFSFR:	Det russiske ministeriet for fiskerinæringen i sovjettiden
Goskomrybolovstvo	Den føderale utøvende organ for fiskerinæringen
Lloyd's	The Lloyd's Register
Morskoj registr	Russian Maritime Register Of Shipping
ABS	The American Bureau of Shipping
BIMCO:	Baltic and International Maritime Conference
SOROSS.	Union for russiske rederier

**Vedlegg 2: КТМ 1999 art. 2, 7, 12, 13, 14, 15, 17, 33, 35, 38, 56**

**Кодекс торгового мореплавания  
Российской Федерации 1999  
(извлечение)**

**The Merchant Shipping Code of the  
Russian Federation 1999 (utdrag)**

**Статья 2.** Понятие торгового  
мореплавания

**Article 2.** The notion of merchant  
shipping

Под торговым мореплаванием в  
настоящем Кодексе понимается  
деятельность, связанная с  
использованием судов для:

Under merchant shipping in this Code  
shall be understood activities connected  
with the use of ships for:

перевозок грузов, пассажиров и их  
багажа;

carriage of cargoes, passengers and their  
luggage;

промысла водных биологических  
ресурсов;

harvest of water biological resources;

разведки и разработки минеральных  
и других неживых ресурсов морского  
дна и его недр;

exploration and exploitation of mineral  
and other non-living resources of the sea  
bed and subsoil thereof;

лоцманской и ледокольной  
проводки;

pilotage and ice-breaker assistance for  
convoy;

поисковых, спасательных и  
буксирных операций;

search, salvage and towage operations;

подъема затонувшего в море  
имущества;

raising of sunken property;

гидротехнических, подводно-  
технических и других подобных работ;

hydrotechnical, underwater technical and  
other similar works;

санитарного, карантинного и  
другого контроля;

sanitary, quarantine and other control;

защиты и сохранения морской  
среды;

the protection and preservation of the  
marine environment;

проведения морских научных

carrying out marine scientific research;

исследований;

учебных, спортивных и культурных целей;

иных целей.

educational, sport and cultural purposes;

other purposes.

### **Статья 7.** Судно

1. Под судном в настоящем Кодексе понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания.

2. Под судами рыбопромыслового флота в настоящем Кодексе понимаются обслуживающие рыбопромысловый комплекс суда, используемые для промысла водных биологических ресурсов, а также приемотранспортные, вспомогательные суда и суда специального назначения.

### **Article 7.** Vessel

1. Under a vessel in this Code shall be understood any self-propelled or non-self-propelled floating construction used for the purpose of merchant shipping.

2. Under vessels of fish fleet in this Code shall be understood vessels in service for fishery complex, those used in the harvest of water biological resources, as well as transport, auxiliary vessels and vessels for special purposes.

### **Статья 12.** Субъекты права собственности на судно

1. Суда могут находиться в собственности:  
граждан и юридических лиц;

Российской Федерации, субъектов Российской Федерации;

муниципальных образований.

2. Суда с ядерными энергетическими установками могут находиться в собственности только Российской Федерации.

### **Article 12.** Holders of right of ownership of vessels

1. Vessels may be in the ownership of:  
citizens and legal entities;

the Russian Federation, subjects of the Russian Federation;

municipal authorities.

2. Nuclear-powered vessels may only be in the ownership of the Russian Federation.

### **Статья 13.** Права собственника судна

Собственник судна вправе по своему усмотрению совершать в

### **Article 13.** Rights of the owner of a vessel

Any owner of a vessel is entitled to perform, at his discretion, any acts in

отношении судна любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам Российской Федерации и не нарушающие права и охраняемые законом интересы других лиц, в том числе отчуждать судно в собственность другим лицам, передавать им, оставаясь собственником, права владения, пользования и распоряжения судном, устанавливать ипотеку судна и обременять его другими способами, распоряжаться им иным образом.

**Статья 14.** Передача судна в доверительное управление

1. Собственник судна вправе передать его доверительному управляющему по договору доверительного управления судном на срок, не превышающий пяти лет, для осуществления управления судном за вознаграждение в интересах собственника.

Судно, находящееся в хозяйственном ведении или оперативном управлении, не может быть передано в доверительное управление.

Передача судна в доверительное управление не влечет за собой переход права собственности на него к доверительному управляющему.

2. Передача судна в доверительное управление подлежит обязательной регистрации в Государственном судовом реестре или судовой книге.

3. Доверительным управляющим может быть компетентный в области управления судами и их эксплуатации индивидуальный предприниматель или коммерческая организация, за исключением унитарного

respect of the vessel which are consistent with laws and other legal acts of the Russian Federation and which do not infringe other persons' rights and interests protected by law, including aliening the vessel to the ownership to other persons, transferring to them rights of possession, enjoyment or disposition of the vessel, while remaining the owner of it, mortgaging the vessel or encumbering it by other methods or otherwise disposing of it.

**Article 14.** Transfer of a vessel in trust administration

1. The owner of a vessel shall be at liberty to transfer the vessel to a trustee under a contract of trust administration of the vessel, for a period not longer than 5 years so that the trustee for remuneration administer the vessel in the interests of the owner.

A vessel in economic management or operational administration may not be transferred in trust administration.

The transfer of a vessel in trust administration does not entail the transfer of the right of ownership of it to the trustee.

2. The transfer of the vessel in trust administration shall be subject to obligatory registration in the State Register of Ships or in a ship book.

3. The trustee may be an individual businessman competent in the management and operation of vessels or a commercial organization, except for a unitary enterprise.

предприятия.

4. В договоре доверительного управления судном должны быть указаны стороны такого договора, права и обязанности доверительного управляющего, размер и форма его вознаграждения.

**Статья 15.** Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации

1. Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации предоставляется судам, находящимся в собственности:

граждан Российской Федерации;

юридических лиц в соответствии с законодательством Российской Федерации;

Российской Федерации, субъектов Российской Федерации;

муниципальных образований.

2. На основании решения одного из федеральных органов исполнительной власти, указанных в пункте 3 настоящей статьи, право плавания под Государственным флагом Российской Федерации может быть временно предоставлено зарегистрированному в реестре судов иностранного государства судну, предоставленному в пользование и во владение российскому фрахтователю по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру) в случае, если:

фрахтователь судна по бербоут-чартеру отвечает требованиям, предъявляемым к собственнику судна в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи;

4. The contract of trust administration shall contain the names of the parties to the contract, the rights and responsibilities of the trustee and the amount and form of his remuneration.

**Article 15.** Right to fly the State Flag of the Russian Federation

1. The right to fly the State flag of the Russian Federation shall be granted to vessels owned by:

citizens of the Russian Federation;

legal entities in accordance with the laws of the Russian Federation;

the Russian Federation, subjects of the Russian Federation;

municipal authorities.

2. On the basis of a decision by one of the federal executive authorities mentioned in paragraph 3 of this Article, the right to fly the State Flag of the Russian Federation may be granted temporarily to a vessel registered in a Register of Ships of a foreign state which has passed into the possession and enjoyment of a Russian charterer under a contract of the charter of vessel without crew (a bareboat charter), if:

the bareboat charterer of the vessel complies with the requirements to an owner of the vessel in accordance with paragraph 1 of this Article;

собственник судна дал в письменной форме согласие на перевод судна под Государственный флаг Российской Федерации;

залогодержатель ипотеки судна или обременения судна того же характера, установленных и зарегистрированных в соответствии с законодательством государства собственника судна, дал в письменной форме согласие на перевод судна под Государственный флаг Российской Федерации;

законодательство государства собственника судна не запрещает предоставление судну права плавания под флагом иностранного государства;

право плавания под флагом иностранного государства приостановлено или будет приостановлено в момент предоставления судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

3. Решение о предоставлении права плавания под Государственным флагом Российской Федерации судну, зарегистрированному в реестре судов иностранного государства, за исключением рыбопромыслового судна, принимается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, рыбопромысловому судну - федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства с соблюдением требований, предусмотренных пунктом 2 настоящей статьи.

Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации может быть предоставлено судну на срок, не превышающий двух лет, с правом последующего продления его через каждые два года,

the owner of the vessel has given his written consent to the transfer of the vessel under the State Flag of the Russian Federation;

the holder of a mortgage on the vessel or of a charge of the same nature effected and registered in conformity with the laws of the state of the owner of the vessel, has given his written consent to the transfer of the vessel under the State Flag of the Russian Federation;

the laws of the state of the owner of the vessel does not forbid granting to the vessel the right to fly the State Flag of the Russian Federation;

the right to fly the foreign flag has been suspended or will be suspended at the time of granting to the vessel of the right to fly the State Flag of the Russian Federation.

3. A decision on the granting of the right to fly the State Flag of the Russian Federation to a vessel registered in a Register of Ships of a foreign state, with the exception of fishing vessels, shall be taken by the federal executive authority on transport and to a fishing vessel – by the federal executive authority on fishery provided that the requirements under paragraph 2 of this Article are observed.

The right to fly the State Flag of the Russian Federation may be granted to a vessel for a period of up to 2 years, with the right to subsequently extend it every 2 years, but not longer than the bareboat charter stays in effect. For the purpose of

но не свыше срока действия бербоут-чартера. Для целей смены флага срок действия бербоут-чартера не может быть менее чем один год.

При предоставлении судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации федеральные органы исполнительной власти, указанные в абзаце первом настоящего пункта, определяют, каким должно быть название судна.

Подтверждение прекращения действия решения о предоставлении судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации принимается в том же порядке, что и само решение.

changing the flag, the period of the bareboat charter may not be less than one year.

When granting to a vessel the right to fly the State Flag of the Russian Federation, the federal executive authorities mentioned in subparagraph one of this paragraph shall determine what the name of the vessel shall be.

Confirmation of the termination of the decision to grant a vessel the right to fly the State Flag of the Russian Federation shall be made in the same order as the one of the decision.

#### **Статья 17.** Национальность судна

1. Судно, пользующееся правом плавания под Государственным флагом Российской Федерации, имеет национальность Российской Федерации.

2. Судно, имеющее национальность Российской Федерации, обязано нести Государственный флаг Российской Федерации.

#### **Article 17.** Nationality of vessel

1. Any vessel with the right to fly the State Flag of the Russian Federation has the nationality of the Russian Federation.

2. Any vessel having the nationality of the Russian Federation shall fly the State Flag of the Russian Federation.

#### **Статья 33.** Реестры судов Российской Федерации

1. Судно подлежит регистрации в одном из реестров судов Российской Федерации (далее - реестры судов):

Государственном судовом реестре;  
судовой книге;  
бербоут-чартерном реестре.

#### **Article 33.** Registers of ships of the Russian Federation

1. Any vessel shall be subject to registration in one of the registers of ships of the Russian Federation (hereinafter – registers of ships):

the State Register of Ships;  
a ship book;  
the bareboat charter register of ships.

2. Право собственности и иные вещные права на судно, а также ограничения (обременения) прав на него (ипотека, доверительное управление и другие) подлежат регистрации в Государственном судовом реестре или судовой книге.

3. Регистрация судна в Государственном судовом реестре или судовой книге, права собственности и иных вещных прав на судно, а также ограничений (обременений) прав на него является единственным доказательством существования зарегистрированного права, которое может быть оспорено только в судебном порядке.

4. Реестры судов, предусмотренные пунктом 1 настоящей статьи, ведутся в соответствии с правилами, установленными настоящей главой.

Правила регистрации судов и прав на них в морских торговых портах утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, правила регистрации судов и прав на них в морских рыбных портах - федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства.

5. В Государственном судовом реестре регистрируются суда, технический надзор за которыми осуществляется органами технического надзора и классификации судов в соответствии с пунктом 2 статьи 23 настоящего Кодекса.

В судовых книгах регистрируются суда, технический надзор за которыми осуществляется другими органами в соответствии с пунктом 3 статьи 23 настоящего Кодекса.

2. The right of ownership and other property rights to the vessel, as well as restrictions (encumbrances) of the rights to the vessel (mortgage, trust administration and others) shall be subject to registration in the State Register of Ships or a ship book.

3. Registration of the vessel, the right of ownership or other property rights to the vessel, as well as restrictions (encumbrances) of the rights to the vessel in the State Register of Ships or a ship book shall be deemed the only evidence of the existence of the registered right, which may be disputed only in court.

4. Registers of ships specified in paragraph 1 of this Article shall be kept according to the regulations set out in this Chapter.

Rules of registration of vessels and rights to them in commercial seaports shall be approved by the federal executive authority on transport, and those in fishing seaports – by the federal executive authority on fishery.

5. The vessels, technical survey of which is carried out by the technical survey and vessel classification authorities in accordance with paragraph 2 of Article 23 of this Code, shall be registered in the State Register of Ships.

The vessels, technical survey of which is carried out by other authorities in accordance with paragraph 3 of article 23 of this Code, shall be registered in ship books.



В Государственном судовом реестре и судовых книгах не регистрируются шлюпки и иные плавучие средства, которые являются принадлежностями судна.

6. В бербоут-чартерном реестре регистрируются суда, которым в соответствии с пунктами 2 и 3 статьи 15 настоящего Кодекса временно предоставлено право плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

**Статья 35.** Органы, осуществляющие регистрацию судов

1. Регистрация судов, указанных в пункте 2 статьи 23 настоящего Кодекса, осуществляется капитаном морского торгового порта, за исключением судов рыбопромыслового флота, регистрация которых осуществляется капитаном морского рыбного порта.

2. Регистрация судов, указанных в пункте 3 статьи 23 настоящего Кодекса, осуществляется органами технического надзора за такими судами.

**Статья 38.** Регистрация судна в бербоут-чартерном реестре

1. В бербоут-чартерном реестре судно, зарегистрированное в реестре судов иностранного государства, подлежит регистрации в течение месяца со дня принятия решения о временном предоставлении такому судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации в соответствии с пунктом 3 статьи 15 настоящего Кодекса.

Регистрация судна осуществляется

Boats and other floating means appertaining to a vessel shall be exempt from registration in the State Register of Ships.

6. The vessels temporarily granted the right to fly the State flag of the Russian Federation in accordance with paragraphs 2 and 3 of Article 15 shall be registered in the bareboat charter register of ships.

**Article 35.** Authorities carrying out registration of vessels

1. The registration of vessels listed in paragraph 2 of Article 23 of this Code shall be carried out by the harbour master of a commercial seaport, with the exception of vessels of fish fleet registered by the harbour master of a fishing seaport.

2. The registration of vessels listed in paragraph 3 of Article 23 of this Code shall be carried out by authorities in charge of technical survey over such vessels.

**Article 38.** The registration of a vessel in the bareboat charter register of ships

1. A vessel registered in a foreign state's register of ships shall be subject to registration in the bareboat charter register of ships within a month from the time of the decision taken to temporarily grant the vessel the right to fly the State Flag of the Russian Federation in accordance with paragraph 3 of Article 15 of this Code.

The registration of the vessel shall be

на основании заявления фрахтователя судна по бербоут-чартеру с приложением необходимых для регистрации документов:

выписки из реестра судов иностранного государства, в котором судно зарегистрировано непосредственно до смены флага, с указанием собственника судна и залогодержателя зарегистрированной ипотеки судна или зарегистрированного обременения судна того же характера, если ипотека или обременение установлены;

согласия в письменной форме собственника судна и залогодержателя зарегистрированной ипотеки судна или зарегистрированного обременения судна того же характера на перевод судна под Государственный флаг Российской Федерации;

документа, выданного компетентными властями иностранного государства, в котором судно зарегистрировано непосредственно до смены флага, и подтверждающего, что право плавания под флагом такого государства приостановлено на срок предоставления судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации;

оригинала и копии бербоут-чартера;

свидетельства о годности к плаванию;

мерительного свидетельства;

пассажирского свидетельства (для пассажирского судна);

сведений об идентификационном номере судна, присвоенном Международной морской

carried out at the application of the vessel's bareboat charterer with all the papers necessary for registration enclosed:

an extract from the register of ships of a foreign state where the vessel was registered immediately before the change of flag with the owner of the vessel and the holder of a registered mortgage on the vessel or registered charge of the vessel of the same nature, if any, named;

a written consent of the owner of the vessel and the holder of a registered mortgage on the vessel or registered charge of the same nature thereon to the transfer of the vessel under the State Flag of the Russian Federation;

a document issued by competent authorities of the foreign state, where the vessel was registered immediately before the change of flag, confirming the suspending of the right to fly the flag of that State for the period of the right granted to the vessel to fly the State Flag of the Russian Federation;

the original and a copy of the bareboat charter;

a seaworthiness certificate;

a certificate of measurements;

a passenger certificate (for a passenger vessel);

information on the identification number of the vessel given to it by the International Maritime Organization;

организацией;

документа, подтверждающего, что фрахтователь судна по бербоут-чартеру отвечает требованиям, предъявляемым к собственнику судна в соответствии с пунктом 1 статьи 15 настоящего Кодекса;

решения соответствующего федерального органа исполнительной власти, указанного в пункте 3 статьи 15 настоящего Кодекса, о названии судна.

2. При регистрации судна в бербоут-чартерном реестре выдается свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации на срок, указанный в решении о временном предоставлении судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

**Статья 56.** Гражданство членов экипажа судна

1. В состав экипажа судна, плавающего под Государственным флагом Российской Федерации, кроме граждан Российской Федерации могут входить иностранные граждане и лица без гражданства, которые не могут занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана судна, старшего механика и радиоспециалиста.

2. Условия, на которых иностранные граждане и лица без гражданства могут входить в состав экипажа судна, за исключением судна рыболовецкого флота, определяются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, в состав экипажа судна рыболовецкого флота -

a document confirming that the bareboat charterer of the vessel meets the requirements related to the owner of the vessel under paragraph 1 of Article 15 of this Code;

decision of a relevant federal executive authority as to the name of the vessel as specified in paragraph 3 of Article 15 of this Code.

2. At the registration of the vessel in the bareboat charter register of ships, a certificate shall be issued as to the right to fly the State Flag of the Russian Federation for the period of time provided in the decision to temporarily grant the vessel the right to fly the State Flag of the Russian Federation.

**Article 56.** Citizenship of a vessel's crew members

1. The crew of a vessel flying the State Flag of the Russian Federation may include, besides citizens of the Russian Federation, foreign citizens and stateless persons, who may not fill the posts of master, chief mate, chief engineer or radio specialist.

2. The conditions on which foreign citizens and stateless persons may enter into the crew of a vessel, with the exception of vessels of fish fleet, shall be determined by the federal executive authority on transport, and into the crew of a vessel of fish fleet – by the federal executive authority on fishery in accordance with the laws of the Russian

федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства в соответствии с законодательством Российской Федерации о привлечении и об использовании в Российской Федерации труда иностранных граждан и лиц без гражданства.

Federation on the intake and use of foreign citizens and stateless persons' labour in the Russian Federation.

**Vedlegg 3: Sivillovboken 1994, art. 130 og 131.**

**Гражданский кодекс Российской Федерации 1994 (извлечение)**

**The Civil Code of the Russian Federation 1994 (utdrag)**

**Статья 130.** Недвижимые и движимые вещи

**Article 130.** Immovable and Movable Things

1. К недвижимым вещам (недвижимое имущество, недвижимость) относятся земельные участки, участки недр, обособленные водные объекты и все, что прочно связано с землей, то есть объекты, перемещение которых без несоразмерного ущерба их назначению невозможно, в том числе леса, многолетние насаждения, здания, сооружения, объекты незавершенного строительства.

1. To immovable things (immovable property, immovable) shall be relegated land plots, subsoil plots, solitary water objects, and all that is firmly connected with the land, that is, objects whose movement without incommensurate damage to the purpose thereof is impossible, including forests, perennial plantings, buildings, and installations, objects of unaccomplished construction.

К недвижимым вещам относятся также подлежащие государственной регистрации воздушные и морские суда, суда внутреннего плавания, космические объекты. Законом к недвижимым вещам может быть отнесено и иное имущество.

To immovable things also shall be relegated aircraft and sea-going vessels subject to State registration, vessels of internal navigation, and space objects. Other property also may be relegated by a law to immovable things.

2. Вещи, не относящиеся к недвижимости, включая деньги и ценные бумаги, признаются движимым имуществом. Регистрация прав на движимые вещи не требуется, кроме случаев, указанных в законе.

2. Things which are not relegated to immovable, including money and securities, shall be deemed to be movable property. The registration of rights to movable things shall not be required except for instances specified in a law.

**Статья 131.** Государственная регистрация недвижимости

**Article 131.** State Registration of Immovable

1. Право собственности и другие вещные права на недвижимые вещи, ограничения этих прав, их возникновение, переход и

1. The right of ownership and other rights to a thing in immovable things, limitations of these rights, the origin thereof, transfer, and termination shall be

прекращение подлежат государственной регистрации в едином государственном реестре органами, осуществляющими государственную регистрацию прав на недвижимость и сделок с ней. Регистрации подлежат: право собственности, право хозяйственного ведения, право оперативного управления, право пожизненного наследуемого владения, право постоянного пользования, ипотека, сервитуты, а также иные права в случаях, предусмотренных настоящим Кодексом и иными законами.

2. В случаях, предусмотренных законом, наряду с государственной регистрацией могут осуществляться специальная регистрация или учет отдельных видов недвижимого имущества.

3. Орган, осуществляющий государственную регистрацию прав на недвижимость и сделок с ней, обязан по ходатайству правообладателя удостоверить произведенную регистрацию путем выдачи документа о зарегистрированном праве или сделке либо совершением надписи на документе, представленном для регистрации.

4. Орган, осуществляющий государственную регистрацию прав на недвижимость и сделок с ней, обязан предоставлять информацию о произведенной регистрации и зарегистрированных правах любому лицу.

Информация предоставляется в любом органе, осуществляющем регистрацию недвижимости, независимо от места совершения регистрации.

5. Отказ в государственной

subject to State registration in a unified State register by justice institutions. There shall be subject to registration: right of ownership, right of economic jurisdiction, right of operative management, right of inheritable possession for life, right of permanent use, mortgage, servitudes, and also other rights in the instances provided for by the present Code and other laws.

2. In the instances provided for by a law a special registration or recording of individual types of immovable property

3. The agency effectuating State registration of rights to an immovable and transactions with it shall be obliged upon the petition of the rightholder to certify the registration made by means of the issuance of a document concerning the registered right or transaction or by making inscriptions on the document submitted for registration.

4. The agency effectuating State registration of rights to an immovable and transactions with it shall be obliged to provide information concerning the registration made and the rights registered to any person.

The information shall be provided in any agency effectuating the registration of an immovable irrespective of the place of performing the registration.

5. A refusal of State registration of the right to an immovable or transaction with

регистрации права на недвижимость или сделки с ней либо уклонение соответствующего органа от регистрации могут быть обжалованы в суд.

6. Порядок государственной регистрации и основания отказа в регистрации устанавливаются в соответствии с настоящим Кодексом законом о регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним.

it or the evading of registration by the respective agency may be appealed to a court.

6. The procedure for State registration and the grounds for refusal of registration shall be established in accordance with the present Code by the law on registration of the rights to immovable property and transactions with it.

#### Vedlegg 4: Liste over handelshavner

(Ikke offisiell oversettelse)

Addendum 1  
to state registration rules of ships  
and rights concerning ships

LIST  
of sea merchant harbours, which register  
ships and rights concerning ships

Name of the port	Port No.	Address of registration body
1	2	3
Alexandrovskij-on- Sakhalin	01	694420, Sakhalinskaya region
Anadyrskiy	02	686710, Magadanskaya region
Arkhanguelskiy	03	163061, Arkhanguelsk
Astrakhanskiy	04	414016, Astrakhan
Beringovskiy	05	686750, Magadanskaya region
Boshnjakovskiy	06	694914, Sakhalinskaya region
Vaninskiy	07	682860, Khabarovskiy kraj
Vladivostokskiy	08	690060, Vladivostok
Vostohny	09	692907, Primorskiy kraj
Vyborgskiy	10	188900, Leningradskaya region
Kaliningradskiy	11	236003, Kaliningrad
Kandalakshskiy	12	184040, Murmanskaya region
Korsakovskiy	13	694000, Sakhalinskaya region
Krasnogorskiy	14	694850, Sakhalinskaya region
Magadanskiy	15	685014 , Magadan
Makhachkalinskiy	16	367012, Dagestan
Mezenskiy	17	164652, Arkhanguelskaya region
Murmanskiy	18	183024, Murmanskaya region
Narian- Marskiy	19	164700, Arkhanguelskaya region
Nakhodkinskiy	20	692926, Primorskiy kraj
Nikolaevskiy-on Amur	21	682430, Khabarovskiy kraj
Novorossiyskiy	22	353900, Krasnodarskiy kraj
Olga	23	692450, Primorskiy kraj
Onezhskiy	24	164880, Arkhanguelskaya region
Pevek	25	686610, Chukotskiy okrug
Petropavlovsk-Kamchatskiy	26	683000, Petropavlovsk-Kamchatskiy
Poronajskiy	27	694220, Sakhalinskaya region
Posiet	28	692761, Primorskiy kraj
Provideniya	29	686910, Chukotskiy okrug



St. Petersburg	30	198035, St. Petersburg
Sovetskaya gavan	31	682800, Khabaroskiy kraj
Sochinskiy	32	354000, Krasnodarskiy kraj
Taganrogskiy	33	347992, Rostovskaya region
Temrjukskiy	34	353520, Krasnodarskiy kraj
Tiksinskiy	35	678400, Jakutija
Tuapsinskiy	36	352800, Krasnodarskiy kraj
Ulegorskiy	37	694900, Sakhalinskaya region
Ust-Kamchatskiy	38	684400, Kamchatskaya region
Khasanskiy	39	692763, Primorskiy kraj
Chatanskiy	40	663260, Krasnojarskiy kraj
Kholmskiy	41	694620, Sakhalinskaya region
Shakhterskiy	42	694910, Sakhalinskaya region
Egvekinot	43	686810, Magadanskaya region

## Vedlegg 5: Søknadsskjema for registrering av skip

(Ikke offisiell oversettelse)

Addendum 2

to state registration rules of ships  
and rights concerning ships

### SHIPS REGISTRY FORM

1. Name of ship

\_\_\_\_\_  
(the present name and all her previous names in Russian)

2. \_\_\_\_\_ Harbour \_\_\_\_\_ (place) \_\_\_\_\_ of \_\_\_\_\_ her \_\_\_\_\_ former  
registry \_\_\_\_\_  
(if any) \_\_\_\_\_  
and the date of its cancellation (in Russian and English)

3. IMO No.

4. Call sign

5. Type and purpose of ship, area of  
operation \_\_\_\_\_

6. Name code, classification society, registry No, class symbol, expiry date of the  
classification certificate \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

7. Ship's dimensions: length \_\_\_\_\_ m, breadth \_\_\_\_\_ m, depth \_\_\_\_\_ m

8. Registered tonnage: net tonnage \_\_\_\_\_, gross tonnage \_\_\_\_\_

9. Maximum load draught \_\_\_\_\_ m, ballast draught \_\_\_\_\_ m

10. Freeboard height \_\_\_\_\_ m

11. Place and year of build, name of shipyard \_\_\_\_\_

12. Main material used to construct hull \_\_\_\_\_

13. Number of decks \_\_\_\_\_

14. Type and year of build of main engine \_\_\_\_\_

15. Output of main  
engine \_\_\_\_\_

16. navigation speed : loaded \_\_\_\_\_ knots, in ballast  
\_\_\_\_\_ knots

17. Propulsion system type, number of propellers \_\_\_\_\_

18. Fuel  
type \_\_\_\_\_

19. Tank capacity: fuel \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup>, fresh water \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup>

20. Number of cargo holds (tanks), their capacity \_\_\_\_\_

21. Cargo handling equipment \_\_\_\_\_

22. Number of passengers  
beds \_\_\_\_\_

23. Type of sailing equipment \_\_\_\_\_

24. Number of masts \_\_\_\_\_

25. Radio station, its  
power \_\_\_\_\_

26. Number of life boats \_\_\_\_\_  
rafts \_\_\_\_\_

27. Steering gear \_\_\_\_\_

28. Anchor \_\_\_\_\_

29. Number and capacity of water pumping of fire-fighting devices  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

30. Tonnage certificate  
\_\_\_\_\_  
(date of issue, Authority, No, date of expiry)  
\_\_\_\_\_

31. Passenger certificate  
\_\_\_\_\_  
(date of issue, Authority, No, date of expiry)  
\_\_\_\_\_

32. Seaworthiness certificate \_\_\_\_\_  
(date of issue, Authority, No, date of expiry)  
\_\_\_\_\_

33. Classification certificate \_\_\_\_\_  
(date of issue, Authority, No, date of expiry)

34. Owner of ship (Co-owners, share of each co-owner) \_\_\_\_\_  
(name and address, according which state law is registered  
\_\_\_\_\_  
Authority address (for legal entities); name, surname, second name  
\_\_\_\_\_  
e-mail address, share of each co-owner)  
\_\_\_\_\_

35. Proof how the right of ownership to the ship or to the share of ownership was established  
\_\_\_\_\_  
(information of purchase- sales contract, contract for the building of the ship, etc.)

---

---

---

36. Owner of ship (co-owners)

---

(name, address, according which state law is registered,

---

address of Authority (for legal entities) name, surname, second name, citizenship, address,

---

passport data (for physical persons), owning ship under a contract of trust administration

---

in economic management, operational administration, in bareboat charter,

---

as well as telephone No, fax No, telex, e-mail address)

37. Right of ownership, encumbrances

---

(basis for its establishment, data from contract

---

or document, term, beneficiary)

---

38. Signature of the ship owner or a person authorised by  
him

---

(who, in what title

---

is signing the form, basis for authorisation of the person, name, surname, second name,  
passport data)

Date

Place for stamp (for legal entity)